DISCORSI PARLAMENTARI

DI

# AGOSTINO DEPRETIS.

# DISCORSI PARLAMENTARI

DI

# AGOSTINO DEPRETIS

RACCOLTI E PUBBLICATI

PER DELIBERAZIONE

**DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**

---

VOLUME TERZO

---

ROMA

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

(*Stabilimenti del Fibreno*)

---

1890.

# PARLAMENTO ITALIANO.

VII LEGISLATURA — SESSIONE 1860.

## Convalidamento delle elezioni — Giuramento ed opzione

---

Eletto nei Collegi di Broni, IV di Milano, Stradella e Chiari, tali elezioni furono dalla Camera convalidate nelle sedute del 12 e del 16 maggio 1860.

Nella seduta del 21 maggio l'onorevole Depretis prestò giuramento ed in quella del 25 optò pel Collegio di Stradella.

---

## Unificazione legislativa

**Il ministro dell'interno Luigi Carlo Farini presentò il 16 maggio 1860 alla Camera dei Deputati un disegno di legge inteso ad istituire una sezione temporanea presso il Consiglio di Stato per lo studio della legislazione del nuovo regno, in seguito alla unione dell'Emilia e della Toscana. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Mari, Tegas, La Farina, Brunet, Mazza, Depretis, Galeotti, Tecchio e Minghetti, quest' ultimo riferì il 5 giugno 1860 proponendo invece della sezione la istituzione presso il Consiglio di Stato di una Commissione straordinaria e temporanea, come più adatta allo scopo voluto.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta dell'8 giugno 1860.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**Discorso dell'onorevole Depretis nella discussione generale:**

Io APPARTENGO alla minoranza della Commissione, e vorrei quindi spiegare in brevissime parole le ragioni del mio dissenso cogli onorevoli miei colleghi e col signor ministro. Alla mia volta debbo rendere al signor ministro la stessa testimonianza che ha reso l'onorevole mio collega il deputato Galeotti.

L'onorevole ministro venne in seno della Commissione, spiegò il suo disegno, e lasciò facoltà libera alla Commissione di modificare il primitivo progetto.

Il male si è che la Commissione non ha potuto intendersi nell'usare di questa facoltà che le veniva accordata dal signor ministro, ed io credo che non sono stato d'accordo co' miei colleghi, perchè essi non vollero essere altrettanto ministeriali come questa volta ho voluto esserlo io.

La questione consiste tutta nel lasciare maggiore o minore libertà al ministro dell'interno nel disporre di una somma che si vuole stanziare nel bilancio dello Stato.

Io lodo il divisamento del Governo di circondarsi di uomini illuminati, dotti e competenti nei diversi rami della legislazione che è in vigore nelle diverse provincie del regno; lodo il disegno del Ministero di valersi dei lumi e della dottrina dei cittadini più illustri e di riunirli in ispeciali Commissioni, e di affidar loro l'esame dei progetti di legge che il Ministero deve poi presentare alla discussione del Parlamento al riaprirsi della Sessione.

È vero che per l'addietro anche materie gravissime e difficili, senza che il Governo ricorresse all'aiuto di speciali Commissioni, progetti di legge importantissimi sono stati allestiti e presentati alla sanzione del Parlamento.

Noterò, a cagion d'esempio, la riforma economica che costituisce una delle più luminose riforme compite nel regno subalpino; essa è stata compiuta dal Governo e dal Parlamento senza che ricorresse all'aiuto di Commissioni speciali.

Il Governo ha a sua disposizione i numerosi impiegati dello Stato, può scegliere fra i molti benemeriti funzionari, e trovare uomini che per esperienza, per ingegno e per dottrina gli siano di aiuto nel compimento del suo difficile mandato.

Non nascondo però che nelle condizioni tanto straordinarie in cui trovasi lo Stato, mentre vediamo le diverse parti della legislazione diverse nelle diverse parti del regno e da provincia a provincia, lo studio di questa svariata e multiforme legislazione, le indagini che bisogna fare, le inchie-

ste minute e molteplici che bisogna praticare, tutti questi lavori richiedono un lavoro così intenso, un'alacrità così grande da giustificare pienamente l'idea del Governo di ricorrere, come altra volta si è fatto, ad espedienti ed aiuti straordinari.

Ma io prendo argomento appunto dalla moltiplicità e dalla difficoltà dei lavori, dall'arduo còmpito al quale il Governo è chiamato, per dedurre che il sistema al quale il signor ministro potrebbe attenersi, non sarebbe già quello di aggiungere una sezione di numero limitato al Consiglio di Stato, di cui rispetto l'autorità, come apprezzo e tengo in grandissimo conto parecchi illustri personaggi che ne fanno parte, e nemmeno sarebbe quello di una Commissione unica presso il Consiglio, ma bensì un sistema diverso e ben più razionale ed efficace.

Se noi consideriamo i lavori accennati dal ministro nella sua relazione, cioè una parte della legislazione civile, quella che dipende, esclusi i Codici, dal ministro di grazia e giustizia; se consideriamo la vastissima tela dei lavori finanziari, e la non meno vasta questione amministrativa colle sue attinenze; se cerchiamo di misurar col pensiero il lavoro enorme che esige l'esame di tanta parte della legislazione, noi possiamo agevolmente persuaderci che questa non può essere l'opera di pochi momenti.

Io non esito a dire che il solo esame delle questioni finanziarie è un'opera colossale, per cui una sola Commissione, se fosse composta di poche persone, e non avesse il lavoro d'altri uomini che avessero predisposti i dati, i materiali, i progetti, avrebbe gravissime difficoltà per mandarla ad effetto.

Ciò posto, era ben naturale il pensiero di riformare il disegno di legge nel senso che si accordasse al Ministero la somma domandata, e gli si lasciasse piena balla di nominare una o più Commissioni, come egli avrebbe creduto più conveniente. Per me dichiaro francamente che tenuto conto

sone più valenti e di applicarle man mano a quei lavori nei quali possono essere più idonei, di quello che sia il comporre una Commissione unica enciclopedica, alla quale tutti quanti i lavori legislativi dovranno essere sottomessi.

Si aggiunge che presso il Consiglio di Stato si avranno anche degli aiuti materiali e locali: mi si permetta la frase non trovo questa una ragione seria.

Forse che nel nuovo regno non si debbano trovare locali per le adunanze, le discussioni e i lavori di una eletta di cittadini, chiamati ad aiutare il ministro nel suo difficile cómpito? Per me non credo che faccia d'uopo occupare le sale del Consiglio di Stato, perchè le Commissioni le quali saranno nominate per questi lavori siano provvedute d'ogni comodo e d'ogni aiuto cui possano abbisognare.

Del resto, questa è questione di spesa, e siccome io ho dichiarato che per me non intendo in tal parte limitare il mio assenso, così non credo possa esservi a questo riguardo difficoltà nessuna.

Farò ancora una riflessione: non dirò che col progetto della Commissione si vada incontro ad un pericolo. Per me non lo temo menomamente dagli uomini che stanno attualmente al potere, e non lo temo perchè il paese saprebbe superarlo; tuttavia il pericolo è possibile, non perchè derivi dalle intenzioni degli uomini, ma perchè le cose hanno la loro necessità.

Dirò adunque che è possibile un'offesa alle istituzioni costituzionali.

Io desidero che il nostro edificio costituzionale abbia la sanzione del tempo e possa rassodarsi ben fermamente sulle sue basi, e perciò qualunque variazione anche indiretta a me fa male. Noi qui abbiamo il Consiglio di Stato, il quale disimpegna in questa materia della legislazione delle funzioni assai limitate, poichè la legge organica del Consiglio di Stato dice che emette il suo parere sui progetti di legge semprechè il Ministero stimi d'interrogarlo.

Col nuovo disegno di legge si va a mettere insieme ad esso, a fianco al Consiglio di Stato, e a collegare una Commissione legislativa con l'incarico di *studiare e formare i progetti di legge.*

Il ministro, io ne son certo, intende di conservare intiera la sua responsabilità e la sua libertà in faccia alla Camera; la responsabilità e la libertà di un ministro sono la sua riputazione e la sua gloria, e nessuno in paese libero può desiderare di rinunciarne una minima parte.

Ma, lo ripeto, le cose hanno la loro necessità.

Ora noi sappiamo che in Francia il Consiglio di Stato, dico le cose come le penso, è una ruota del macchinismo costituzionale; gli oratori del Consiglio di Stato scendono nel Parlamento a difendere i loro disegni di legge; ma credete voi, o signori, che la responsabilità ministeriale, la libertà dei ministri sia in Francia così effettiva, così intera; in Francia dove c'è il Consiglio di Stato che divide con lui la preziosa iniziativa che compete al Governo solo ed al Parlamento di presentare le leggi, come lo è presso di noi, come debb'esserlo nei paesi liberi? Io non lo credo, ed è questo timore di avviarci verso un pericolo lontano se volete, per timore esagerato se volete, di vedere istituito per legge un corpo con attribuzioni importanti, il quale viene in certo modo a dividere l'iniziativa delle proposte delle leggi col potere esecutivo e coi ministri, che viene perciò a diminuire, a pregiudicare la loro libertà e la loro responsabilità, che mi rende molto restio ad accettare questo progetto di legge.

Esso durerà poco, non sarà che un'ombra passeggera; ma, Dio buono! siamo in tempi in cui avvenimenti gravissimi arrivano d'improvviso, impreveduti; gli attuali ministri hanno al certo ottime intenzioni, io credo che potranno durare al governo delle cose del paese; ma, Dio buono! dato il precedente, creata la Commissione per legge, essa può sopravvivere al Ministero.

Io desidero che il Ministero conservi tutta intera la sua libertà d'azione, desidero che scelga le Commissioni come meglio stima, le componga degli uomini migliori, dei più illustri, vada a cercarli, chè il paese ne ha in copia, dove sono, ma i loro lavori debbono venire innanzi al Parlamento come lavori del Ministero e non come lavori di un corpo che una legge viene a costituire per formare dei progetti di legge, o per pronunciare un giudicio ufficiale sopra progetti di legge che in nome del Ministero e come opera sua devono presentare al Parlamento.

Dirò un'ultima parola: non illudiamoci, la legislazione vigente nel nuovo regno, basta il considerarla nelle sue disposizioni svariatissime per convincersene, è tanto disforme che ha bisogno di molte e profonde innovazioni. Ora, io mi permetterò di domandare al signor ministro se i corpi costituiti sieno quelli nei quali sovrabbondino gl' innovatori, gli uomini capaci di fare o consigliare delle riforme ardite e radicali. Io non lo credo, od almeno mi permetto di dubitarne; ed è appunto per questo motivo e per conservare intatta la libertà e responsabilità del Ministero, e perchè credo che egli provvederà meglio al suo scopo, che io lodo grandemente, col sistema da me prescelto, che io mi accosto ed appoggio il progetto dell'onorevole deputato Boggio, il quale in molta parte si accosta ad un progetto che ho avuto l'onore di spiegare nella Commissione, e che consiste nell'approvare lo stanziamento nel bilancio dello Stato della somma chiesta dal Ministero, o di una somma anche maggiore se egli la chiede, lasciando al Ministero la facoltà di scegliere quelle Commissioni che crederà per studiare i progetti di legge che egli deve presentare alla Camera.

Sarà dunque con mio dispiacere, se questa proposta non verrà accolta, che, per uno scrupolo forse eccessivo, io dovrò votare contro il progetto di legge della Commissione accettato dal signor ministro.

**L'onorevole Depretis, rispondendo alle spiegazioni dell'onorevole ministro dell'interno, presenta un controprogetto:**

Io dirò brevissime parole per dichiarare alla Camera che le spiegazioni date dall' onorevole ministro, anzichè cambiare il mio parere, mi confermano maggiormente nella primitiva determinazione. Io veggo che il suo disegno è di valersi principalmente del Consiglio di Stato e di una Commissione istituita per esservi più o meno connessa, per procedere alla formazione ed all'esame di leggi importantissime.

Mi spiace, ma io vedo riconfermati i miei dubbi con la estensione che si viene a dare alla ingerenza del Consiglio di Stato ed alle sue attribuzioni. I timori che ho manifestati ho detto che erano forse solamente scrupoli, ma ora non esito a dire che sono aumentati in forza delle stesse dichiarazioni del ministro; spiacemi perciò di non potere dipartirmi da quello che io credo il miglior partito, cioè di lasciare al Ministero la facoltà di scegliere le persone che esso giudica le più competenti per esaminare i progetti di legge, di scegliere una parte di esse anche, se lo crede, nel Consiglio di Stato, ma di conservare tutta intiera ed effettiva la responsabilità del lavoro legislativo, sul quale deve pronunciare il Parlamento.

Risponderò anche una parola all'onorevole Mari, il quale rettificava una mia frase, con la quale diceva che il signor ministro ci aveva lasciato amplissima facoltà. Veramente la mia frase era forse troppo generica, ed io accetto la rettificazione. Il signor ministro, me lo rammento, aveva manifestato il desiderio che il nesso col Consiglio di Stato si conservasse: ma, siccome io aveva veduto che l'onorevole ministro si era arreso in molte altre parti alla Commissione abbandonando il suo progetto, non disperava, insi-

stendo la Commissione, d'indurlo ad abbandonare anche questa parte del suo disegno. *(Si ride)*

Del resto è naturale che, nell'amplissima facoltà lasciata alla Commissione, il ministro non aveva dato quella di ridurre la somma, nè di fare tal mutamento che gli mutasse affatto il progetto di legge.

Del resto io acconsento in quanto è di sostanziale nel progetto di legge, cioè di dare i fondi necessari per l'istituzione di Commissioni, affine se ne possa il Governo valere nei lavori legislativi che sta preparando. Andare più oltre non posso, perchè credo non sia necessario, e possa essere pericoloso.

Quantunque poi l'onorevole Boggio abbia presentato uno schema a cui io mi accosterei, tuttavia propongo alla Camera quello che esposi nel seno della Commissione, e che differisce in alcune parti da quello del l'onorevole Boggio. Esso sarebbe composto di due articoli, e così concepito:

« Art. 1. È autorizzata la iscrizione nel bilancio del Ministero dell'interno per l'anno 1860 della somma di lire 63,000, destinata a sopperire alle spese occorrenti alle Commissioni da nominarsi dal Governo per la formazione e lo studio di progetti di legge.

« Art. 2. La detta somma sarà stanziata fra le spese straordinarie del bilancio suddetto sotto apposita categoria col n. 66 e con la denominazione di *Spese per Commissioni legislative.* »

**Questo controprogetto dell'onorevole Depretis, mandato ai voti, è dalla Camera respinto.**

**Nella stessa seduta la Camera approvò il disegno di legge com'era stato proposto dalla Commissione. — Voti favorevoli 158, contrari 44. — Fu adottato dal Senato del Regno il 21 giugno.**

**(Legge 24 giugno 1860, n. 4133).**

# Danni di guerra

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 22 giugno 1860.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**L'onorevole Depretis svolge un'interpellanza al presidente del Consiglio, conte di Cavour, circa alcuni provvedimenti che crede necessari per venire in aiuto ai cittadini ed ai comuni danneggiati dalla guerra per l'indipendenza:**

Debbo chiamare l'attenzione della Camera e del Ministero sopra un doloroso argomento: sui danni cagionati ai privati ed ai comuni nella guerra dell'indipendenza. È appena trascorso un mese che fu oggetto d'interpellanza e di discussione in questa Camera; io però non intendo di nuovamente discutere questa, a mio senso, gravissima controversia: il mio còmpito si limita a chiedere al Ministero alcuni provvedimenti che mi paiono urgenti e necessari, e ne' quali mi pare che il Ministero e la Camera possano consentire.

Per essere breve, esporrò i miei desiderii, narrando e riassumendo in pochissime parole una lunga e svariata sequela di fatti. Sono fatti noti a tutti, ma che gioverà rammentare.

Sul principio dell'anno scorso l'Austria radunava le forze del suo vasto impero nella Lombardia; forniva le provvigioni delle truppe e de' suoi magazzini con le requisizioni

poste sui cittadini; completava il suo treno d'armata mediante requisizione di tutti quanti i mezzi di trasporto di cui è ricca la pianura lombarda; senza molte formalità, senza molto curarsi delle leggi in vigore, occupava le private proprietà per erigervi delle fortificazioni, sia permanenti, sia campali; quindi abbatteva alberi, distruggeva tutto ciò che forma la ricchezza del suolo, atterrava le case. Cose a un di presso simili, massime quanto alle fortificazioni, i comandanti austriaci facevano nel ducato di Piacenza, e credo anche nelle Romagne.

Questi danni non furono compensati.

Tuttavia il Governo austriaco, quantunque possa chiamarsi senza nessuna esitanza un Governo oppressore, è un Governo che nel comune linguaggio si chiama regolare, e che trasmette, senza dar luogo a dubbi, i suoi legali impegni a chi gli succede nell'esercizio della sovranità e nell'amministrazione delle provincie già sottoposte al suo dominio.

Questi danni non furono ancora, ripeto, compensati, e non saprei vedere motivo alcuno perchè non lo siano, e prontamente.

Si ruppero le ostilità: l'Austria invase le antiche provincie del regno, e trattò le provincie, che poteva chiamare nemiche, come provincie ribelli. Era fino a un certo punto cosa da prevedere: era una guerra d'oppressi e d'oppressori, una guerra di nazionalità, una guerra di principii. E in verità le previsioni furono superate, e la guerra fu fatta in un modo che pareva dimenticato dalle nazioni civili: l'Austria ha voluto l'abbominevole privilegio di ricordare le guerre di devastazione.

Nelle provincie antiche del regno i comandanti dell'armata austriaca imposero sui paesi occupati requisizioni enormi; essi vollero provvedere non solo ai bisogni dei corpi che stanziavano nelle varie località, ma intesero benanche a riempire i magazzini delle piazze di guerra: le requisizioni,

giova notarlo, non solo servirono all' Austria per nutrire le sue truppe, non solo per soddisfare il lusso ed il capriccio dei suoi condottieri, ma anche per colmare i vasti magazzini, che poi dovette abbandonare in gran parte intatti alle vittoriose truppe alleate.

Queste requisizioni le si facevano col mezzo dell'autorità comunale il più spesso, qualche volta col mezzo di bande staccate, le quali, penetrando nei villaggi indifesi, taglieggiavano senza norma e senza freno gli inermi cittadini.

Per prepararsi una nuova e più avanzata base alle operazioni del suo esercito, e per assicurare al bisogno la ritirata, l'Austria, che aveva fortificato Pavia e ampliato le fortificazioni di Piacenza, tostochè passò le frontiere, estese ed ampliò i suoi trinceramenti, e mano mano che si avanzava ne erigeva dei nuovi, devastando e distruggendo le private proprietà.

Nelle vicinanze di Pavia, per esempio, a complemento delle fortificazioni poco prima innalzate, costrusse dei forti che si estendevano ampiamente nella provincia di Lomellina, e per di più costrusse una vastissima testa di ponte sulla destra sponda del Po, oltre la foce del Ticino; era anzi un vasto campo trincerato, pel quale si distrusse gran parte di un comune, abbattendo alberi di cui si valse per formare steccati e cingere ridotti, atterrando case, e valendosi dei materiali per selciare le strade di comunicazione interna de' suoi forti, per modo che, quando questo trinceramento fu compiuto, nessuno conosceva che vi fosse stata una ubertosa pianura, ricchissima di piante e sparsa di molte abitazioni.

Le requisizioni poi, le depredazioni, le devastazioni e le vessazioni austriache erano, come tutti sanno, accompagnate dalle minaccie di ferro e fuoco; e la popolazione inerme si manteneva sottomessa cogli ostaggi, cogli arresti e, tutti lo rammentiamo con dolore, anche in qualche caso con le fucilazioni. Il nostro esercito, dichiarata la guerra,

erasi ritirato dietro le linee del Tanaro, del Po e della Dora, preparate a valida difesa, e stava aspettando, impaziente e sicuro, l'arrivo delle truppe francesi, ed il momento di correre alla vittoria. Intanto il Governo, con un provvedimento che io credo lodevole, aveva creduto di abbandonare all' invasione nemica alcuna delle vecchie provincie dello Stato; le quali, occupate lungamente dagli invasori, dovettero sopportare tutto il peso delle requisizioni e devastazioni austriache. Il danno, mi giova notarlo, il danno ricadde interamente sui cittadini di quelle provincie, chè il Governo, come era suo dovere, ebbe cura di ritirare le casse pubbliche e mettere in sicuro tutto quanto apparteneva allo Stato. E quando, poi, in seguito alle vittorie delle nostre armi, l'esercito austriaco fu costretto a cedere terreno ed a volgersi verso il munito suo recesso del quadrilatero, il nostro Governo, rientrato al possesso di quelle provincie, potè esigere interamente tutte le tasse dovute dai cittadini allo Stato senza che nessuna parte ne andasse perduta.

È naturale, o signori, che in una guerra nazionale nasca nelle popolazioni il pensiero che i danni che si soffrono a comune difesa debbano essere ripartiti sulla nazione intiera. Il sentimento della solidarietà nazionale è troppo spontaneo per non essere universale, allorchè una nazione sta formandosi, sta unificandosi, allorchè combatte per la sua esistenza. Questo sentimento, che io credo universale, è stato anche confermato da alcuni provvedimenti emanati dal Governo; poichè, pochi giorni dopo la battaglia di Magenta, il Governo inviava una circolare nelle provincie state invase dal nemico, onde, a cura degl'intendenti e dei sindaci, si raccogliessero i dati per constatare i danni sofferti dai cittadini e dai comuni durante l'occupazione straniera. Più tardi si elevarono infiniti reclami. I danneggiati, alcuni dei quali posti in miseranda condizione, reclamarono compensi e anche allora le autorità governative fecero sentire che

la questione si sarebbe decisa nel Parlamento. Il che, se non erro, voleva significare che il Governo aveva intenzione di proporre al Parlamento un compenso a favore dei danneggiati, o di provocare una decisione su questa gravissima controversia, o, quanto meno, di rimanersi neutrale, lasciando che il Parlamento decidesse questa gravissima questione, secondo che avrebbe creduto meglio conforme agli interessi dello Stato. Se non che, o signori, un mese fa, in occasione dell'interpellanza mossa dall'onorevole deputato Ara, il signor presidente del Consiglio manifestò un'opinione affatto contraria a quella che io credo ammessa dall'universale, e venne così a distruggere, se dovesse prevalere, tutte le speranze che si erano concepite.

Mi permetta il signor presidente del Consiglio ch'io gli dica francamente che quella sua dichiarazione ha prodotto una sensazione dolorosissima in moltissime parti del regno. Quanto a me ho detto che non voglio rientrare in questa discussione, e certo non mancherò alla mia parola; non posso tuttavia trattenermi dal manifestare quale sia la mia opinione. Mi spiace di dover dichiarare che la mia opinione è affatto contraria a quella dell'onorevole signor presidente del Consiglio.

Io credo che sia massima utile in politica e conforme a giustizia che la nazione sia tenuta solidale per sopportare i danni cagionati dalla guerra dell'indipendenza. So che vi sono uomini esimii ed illustri pubblicisti che sostengono una diversa sentenza e la cui autorità viene in appoggio all'autorità del signor presidente del Consiglio, ma ve ne sono anche altri che sostengono il contrario. Non voglio entrare, lo ripeto, in questa questione; dico solo che molti dei principii del vecchio diritto pubblico europeo si sono trasformati e riformati e mutati, e molti debbono ancora trasformarsi e riformarsi e mutarsi sotto la corrente innovatrice della civiltà e del progresso umano; e credo che nella coscienza pubblica il diritto di cui si ragiona ha già subìto questa benefica trasformazione.

Credo poi che in fatto di pubblica amministrazione, se non è già, sarà presto di diritto comune la massima che, in caso di conflitto tra l'interesse pubblico ed il privato, il canone, la regola direttrice sarà questa: che la cosa pubblica non debbe prevalere al privato interesse che nei limiti della vera necessità.

Sarebbe da esaminare se la vera necessità in questo caso esista. Per quanto io guardi, non la vedo.

Si parla della convenienza politica. È questo un argomento grave; tuttavia anche su questo punto ho il dispiacere di annunziare al signor presidente del Consiglio che ho un'opinione assai diversa dalla sua. Egli combatte l'opinione che si debbano indennizzare i danneggiati dalla guerra, perchè crederebbe di rendere in tal modo la guerra impossibile. Nessuna giurisprudenza impedisce la guerra, ma la massima ch'io vorrei adottata io la credo anzi utilissima ed efficacissima a sostenere una guerra più fermamente, più vigorosamente e più risolutamente.

Sì, o signori, io credo che, quando una massima simile fosse adottata (e la storia me ne porge un esempio assai luminoso), se giungessero i momenti supremi, nei quali la nazione intiera dovesse prendere parte alla lotta finale, oh! allora, o signori, questa massima sarebbe di un'utilità evidentissima.

Io non lo nascondo: ho sperato, ho cercato di persuadere, se mai fosse stato possibile, l'onorevole presidente del Consiglio ed i suoi colleghi, ma non mi è proprio riuscito.

L'onorevole presidente del Consiglio persiste interamente, e forse anche più fermamente, nella sua opinione, ed i suoi colleghi consentono con esso lui. Dovevasi adunque portare la questione innanzi al Parlamento?

Qui mi dispiace di dover dichiarare che l'esperienza che ho potuto acquistare delle cose e delle vicende parlamentari mi ha messo, a dir vero, qualche dubbio nell'animo. Io non ho creduto per parte mia di avere tanta potenza di

parola o di ragionamenti da far prevalere nelle circostanze attuali la mia opinione, anche coll'aiuto di parecchi miei onorevoli colleghi che meco la professano, e che l'avrebbero assai meglio di me propugnata, a fronte di quella del presidente del Consiglio dei ministri, il quale avrebbe certamente ripetuto il suo argomento sulla convenienza politica, e ne avrebbe aggiunti degli altri forse più gravi, più concludenti e più decisivi: tale sarebbe quello, col quale, ragionando sulle condizioni attuali d'Italia, ci avesse detto che lo Stato ha bisogno di conservare integro ed invulnerato il pubblico credito, e che s'incorrerebbe nel pericolo di diminuire alcuna delle risorse materiali dello Stato, che, innanzitutto, debbono essere sacre a quello scopo a cui tutti miriamo. E questi argomenti, signori, presentati dall'onorevole presidente del Consiglio con quegli altri, che egli sa troppo bene trattare nelle discussioni parlamentari, avrebbero, io lo temo, indotto la Camera piuttosto nella sua che nella mia opinione.

A fronte di queste dubbiezze, e malgrado credessi, come credo, giustissima la mia opinione, io, pensando che vi sono dei provvedimenti urgenti i quali non possono differirsi, che vi sono dei mali che esigono un rimedio pronto ed efficace, che a questi è d'uopo innanzitutto provvedere, e che vi sono provvedimenti i quali non contrastano all'opinione del Ministero, e che pure possono riuscire ad ottenere quello stesso intento di riparare, se non in tutto, almeno in gran parte ai danni cagionati dalla guerra, ai quali provvedimenti diversi avendo ferma speranza che il Ministero non sarebbe alieno dall'acconsentire; allora, purchè non mi fosse tolta la facoltà di sollevare nuovamente in questa Camera una tale discussione, purchè la mia opinione rimanesse invulnerata e salvo il diritto e viva la speranza di poterla in altre circostanze più felicemente e più sicuramente propugnare, io non ho esitato a rimandare ad epoca più opportuna una proposta che sia in tutto alle mie opinioni conforme.

Io conservo perfino la fiducia, forse un po' temeraria, di poter persuadere dell'errore in cui si trova anche l'onorevole presidente del Consiglio, cosa difficile sicuramente, ma non impossibile, poichè potrebbero per avventura arrivare tempi più sereni, più calmi, ed allora la convenienza politica potrebbe renderci tutti più generosi; potrebbero anche sopraggiungere momenti più difficili, più tempestosi, ed allora una nuova fase sorgerebbe per certo, in cui una nuova convenienza politica farebbe forse accogliere con favore la mia opinione. Conservando adunque queste speranze, senza pregiudicare il diritto, senza abbandonare la mia opinione, io ho creduto mio debito di assecondare le idee di parecchi miei onorevoli colleghi, e di attenermi al partito il quale mi procacciasse il modo di provvedere ai mali più urgenti, di togliere i reclami più gravi, di soddisfare anche, se non a tutti i danni della guerra, almeno ad una grandissima parte.

Fra i danneggiati vi sono famiglie le quali, o per la devastazione dei loro poderi, o per depredazioni sofferte, o per le calamità patite nei luoghi stessi ove ebbero luogo i combattimenti, sono cadute in bassa fortuna; havvi una quantità considerevole di persone che sono in un vero stato di povertà, alle quali non fu diminuito il superfluo, ma fu tolto il necessario.

Ora noi abbiamo un precedente nella nostra storia parlamentare, in una guerra combattuta ora sono undici anni, nella guerra infelice del 1849: anche allora una parte delle provincie del regno fu devastata e gravemente danneggiata. Ebbene, allora il Parlamento e il Governo provvidero perchè sopra il bilancio dello Stato una somma fosse assegnata per soccorrere i danneggiati in povera condizione, ed un sussidio fu distribuito. Ora, nella guerra vincitrice e fortunata che riunì insieme tanta parte della famiglia italiana nel 1859, saremo noi meno umani o meno generosi di quello che siano stati il Governo ed il Parlamento subalpino nella guerra del 1849? Io non posso crederlo.

Io credo che questo è un provvedimento di umanità e che perciò deve star sopra ad ogni vecchia massima di diritto, ad ogni argomento di convenienza politica; è un provvedimento che esige una pronta attuazione, e che non può esser respinto dal Parlamento, il quale rappresenta l'Italia: il privilegio dei provvedimenti inumani lasciatelo, o signori, all'Austria, al governo dei preti ed al Borbone di Napoli. (*Movimento*)

L'Italia non può praticare che una politica generosa, poichè politica italiana vuol dire risorgimento, indipendenza, giustizia per le nazioni, umanità nella convivenza sociale.

In alcuni comuni, nella massima parte credo, le requisizioni di guerra furono distribuite sotto l'impero bensì della podestà militare austriaca, ma distribuite dai municipi, e la distribuzione fu fatta come meglio si poteva fare in quei momenti, giacchè il precetto austriaco, quando una requisizione era domandata, non era già di farla presto, ma di farla subito; se no, le consuete minaccie.

Le requisizioni si facevano spesso pigliando le cose dove si trovavano, talora dove erano più vicine; quindi la distribuzione fu regolata senza una norma fissa dai comuni e senza equità nella ripartizione. Perciò i reclami sono numerosi ed aumenteranno anche grandemente se i comuni non trovano modo di soddisfare coloro che hanno, dietro richiesta, fornite le requisizioni.

Molte liti sono già iniziate tra i municipi e coloro che ricevettero ordini per le diverse somministranze: queste liti possono diventare numerosissime e l'amministrazione municipale essere turbata e sconvolta. L'unico spediente è quello di trovar modo di procacciare ai comuni, e prontamente, dei mutui a modico interesse e a lunghe scadenze.

Potrebbe provvedere a questo bisogno la Cassa dei depositi e dei prestiti, che per suo istituto può far mutui ai comuni. Ma la Cassa dei prestiti e dei depositi bisogna che dal Go-

verno, mediante un provvedimento legislativo, sia messa in condizione di poter far mutui ad eque condizioni, di poter farli a lunghe scadenze, perchè le prescrizioni della legge che regge la Cassa sono tali, per cui, ancorchè si consentissero mutui ai comuni, le condizioni imposte, massime pel tasso d'interesse e per la restituzione, sono tali da rendere il mutuo impossibile.

Un secondo provvedimento perciò io chieggo, ed è quello di far sì che la Cassa dei depositi e prestiti possa mettersi in condizione di poter far mutui ai comuni, i cui cittadini furono danneggiati dalla guerra.

Finalmente, o signori, vi fu il pensiero di lasciare intatte tutte le risorse dello Stato, invulnerato il credito, affinchè questi elementi della forza nazionale potessero essere serbati per quelle eventualità a cui da un giorno all'altro possiamo trovarci vicini; ed invece si è pensato di associare tutte le provincie dello Stato fra di loro, di far prevalere un principio che è destinato a far grandi cose nelle società civili, il principio della mutualità.

Le provincie tutte, nelle condizioni in cui si trova l'Italia e finchè la grande impresa dell'unificazione nazionale non sia compiuta, sono da un momento all'altro esposte a soggiacere agli stessi danni a cui soggiacquero alcune delle provincie della Lombardia e del Piemonte; e perchè non associeranno esse i loro destini, i comuni loro interessi, innanzi al comune pericolo; perchè non rinnoveranno in certa guisa, per sostenere i danni della guerra, quella lega che già valse a far libere le città lombarde e a cacciare lo straniero?

Questo pensiero, o signori, mi parve accettabile, mi parve lodevole; credetti che, quando le provincie tutte fossero associate, un peso assai moderato basterebbe a riparare tutti i danni sofferti per lo passato. Consacrato poi questo principio anche per l'avvenire, sarebbe rimosso dall'animo dei cittadini ogni timore, nei casi di prossima guerra, pei danni che potessero essere recati alle loro proprietà.

Io ho fiducia che questo progetto incontrerà anche l'aggradimento del signor ministro. Nessuno degl'inconvenienti da lui indicati e temuti s'incontrano in questo progetto, e quindi spero che sarà dal Ministero nel limite delle sue attribuzioni validamente promosso.

Le provincie sono libere d'accondiscendere a quest'associazione, e di aderire a questo disegno che le fa solidali in faccia ai pericoli della guerra; ma io credo che questo progetto è un appello al loro patriottismo, ai loro sentimenti di concordia, di fratellanza e d'unione, e credo non sarà fatto invano.

Riassumendomi, o signori, io invito il signor ministro a voler dichiarare quali fra i danni, di cui io credo aver dato notizia nelle loro variate specie, egli creda che debbano essere ritenuti a carico dello Stato; interpello il signor ministro onde voglia dirmi se egli è disposto a stanziare nel bilancio dello Stato una somma per sussidiare quelli tra i danneggiati nella guerra dell'indipendenza che possono reputarsi poveri; chieggo se il Ministero crede opportuno di venire in sussidio ai comuni danneggiati, mettendo la Cassa dei depositi in istato di soddisfare alle domande di mutui ad eque condizioni e a lunghe scadenze; chiederei infine al signor ministro se egli sarebbe disposto ad appoggiare il progetto d'associazione delle provincie, il quale farebbe sì che una provincia fosse solidaria delle altre, entro certi limiti, pei danni che sono stati arrecati nell'ultima guerra dell'indipendenza, e sarebbero associate per quelli che potrebbero ancora verificarsi.

Io credo che con questo provvedimento non si farebbero già tacere tutti i reclami, no; anzi credo che alcuni di questi reclami potranno venire, in tempi più o meno prossimi, davanti a questo Parlamento, ma credo che se ne farebbero tacere molti; nella condizione in cui ci troviamo, cioè sul finire della Sessione, è anche valutabile il vantaggio di evitare una discussione che è difficile e che potrebbe anche essere irritante.

Finalmente, se riesce, come spero, l'associazione delle provincie, avremo data all'Europa civile una nuova dimostrazione dei sentimenti onde sono animate le provincie italiane; sarà fatto palese nuovamente come sieno pronte a mettere in comune tutti gl'interessi, ad incontrare in comune tutti i pericoli, a stringersi fra di loro concordi per la causa nazionale, e verremo altresì a dare affidamento alle genti italiane che le provincie del nuovo regno ingrandito, strette fra loro, con quest'esempio vogliono significare che non mancheranno al còmpito che l'Italia da loro s'aspetta, e faranno ogni sacrificio onde l'unificazione della patria diventi un fatto indistruttibile. (*Bravo! Bene!*)

**Dopo la risposta del conte di Cavour, presidente del Consiglio dei ministri:**

Il nostro Governo, all'aprirsi delle ostilità, credè conveniente, allo scopo di ritardare i progressi del nemico, di incagliare i suoi movimenti, e per provvedere alla più sicura difesa delle nostre linee militari, ha, dico, creduto conveniente di tagliare le strade, d'ordinare che si sommergessero le barche, i mezzi di trasporto natanti nei fiumi; ha creduto d'inondare una larga parte delle pianure dello Stato. Ora credo che questi danni cagionati dal nostro Governo, alcuni dei quali ordinati, mi pare, prima che incominciassero le ostilità, altri ordinati durante la guerra, ma sempre dal nostro Governo, che avea certo facoltà di ordinare queste misure straordinarie nell'interesse della difesa del paese, credo che questi danni debbano essere risarciti. Io amerei in proposito una spiegazione dall'onorevole presidente del Consiglio.

Vorrei anche notare una parola pronunziata dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, ed è quella che egli disse rispondendo all'onorevole deputato Fioruzzi, che

si sarebbe cioè impegnato ad indennizzare le occupazioni fatte *regolarmente*.

Prego l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri a riflettere che dov'è il Governo austriaco la regolarità non è di diritto comune (*Ilarità e segni d'assenso*), e che pare invece sia di diritto comune l'arbitrio. Bisognerebbe adunque che la sua parola fosse intesa con una certa latitudine, ed applicata con un' interpretazione larghissima a favore dei danneggiati.

Per ultimo, prendendo atto delle sue dichiarazioni, e accontentandomene pel momento, crederei, per evitare altre discussioni, altre interpellanze, di muovere una preghiera al Ministero, ed è questa: i provvedimenti che il Governo vuol fare li faccia presto; i danneggiati reclamano da lungo tempo; far presto vuol dire far di più; in questo caso vuol dire far meglio; se il Governo farà presto, farà sentire il beneficio, quantunque limitato, che con questo provvedimento temporario si viene a procurare ai danneggiati dalla guerra. (*Bravo! Bene!*)

**Ed in appresso soggiunge:**

Mi spiace dover accennare ad una dimenticanza fatta dal signor ministro nella sua risposta. Fra i provvedimenti adottati dal Governo all'aprirsi della guerra eravi quello che ordinava di tagliare le comunicazioni sui fiumi e di affondare le barche, le quali sono talvolta il patrimonio di alcune povere famiglie. Queste avrebbero doppio titolo di essere indennizzate; ma amerei che il signor presidente del Consiglio volesse esprimersi anche a questo riguardo.

Ammessa la massima che i danni cagionati per ordine del Governo allo scopo di difendere il paese, come pel caso delle inondazioni, debbano essere risarciti, non si potrebbe senza

ingiustizia ricusare di stabilire un' indennità a carico dello Stato anche pei danni cagionati per affondamento di barche e simili.

**Il conte di Cavour esclude i casi di forza maggiore, ma dichiara che se le barche furono disfatte per ordine del Governo e delle autorità competenti i proprietari avranno diritto ad un' indennità.**

**All'onorevole Asproni, deputato sardo, che domandava a qual somma ascenderebbe la indennità totale pei danni recati ai comuni dalle parti combattenti:**

Poichè fu mossa interpellanza dall'onorevole Asproni, io sono in grado di rispondergli e di dirgli quale sarebbe la misura, giusta la quale le provincie dello Stato dovrebbero essere tassate nell'associarsi tra loro per risarcire i danneggiati dalla guerra. Si sarebbe proposto che tutte le provincie del nuovo regno debbano obbligarsi per dodici milioni di lire da pagarsi mediante l'emissione di cedole di un debito, che sarebbe provinciale, e pel quale si corrisponderebbe un interesse limitato al quattro per cento, più un fondo di estinzione.

Da questo calcolo l'onorevole Asproni può vedere quale sarebbe il carico a cui andrebbe soggetta anche la sua provincia pel risarcimento di questi danni. Egli vedrà che il peso ripartito per popolazione e rimborsabile in molti anni è assai modico. Del resto io non posso dubitare del patriottismo e dell'adesione delle provincie della Sardegna.

---

# Facoltà al Governo di accettare e stabilire con decreto reale l'annessione allo Stato di nuove provincie italiane

**Presentato alla Camera dei Deputati dal conte di Cavour, presidente del Consiglio, il 2 ottobre 1860, questo disegno di legge fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Martinelli, Giorgini, Bon-Compagni, Pasini, Mancini, Sella Quintino, Audinot, Tecchio e Andreucci che ne riferì il 6 ottobre stesso. — La discussione su questo disegno di legge, cominciata nella seduta dell'8 ottobre, continuò nelle tornate 9, 10, 11 ottobre.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta dell'11 ottobre 1860.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**Discorso pronunziato dall'onorevole Depretis nella discussione generale, in risposta all'onorevole La Farina sulle condizioni della Sicilia:**

DIRÒ francamente alla Camera che non era mia intenzione di prendere la parola se non per dichiarare il mio voto favorevole al progetto di legge, ed esprimerne brevemente i motivi. E vi avrei anche volentieri rinunziato: se non che ieri l'onorevole deputato La Farina avendo parlato lungamente della Sicilia e delle sue condizioni, crederei mancare al debito mio, mancare alla Camera, se non chiedessi la parola sopra un argomento che sino ad un certo punto posso considerare personale.

Tuttavia confesso che non potrei limitare il mio dire alla questione personale; l'argomento toccato dall'onorevole La Farina intorno alla Sicilia, della quale ebbi alcun tempo il governo, è strettamente connesso con la questione che si sta agitando intorno all'annessione delle provincie dell'Italia meridionale; mi sarebbe quindi impossibile lo stringere fra troppo angusti limiti il mio ragionamento. Debbo perciò invocare l'indulgenza della Camera.

Non farò che toccare brevissimamente i motivi pei quali darò il mio voto favorevole; mi permetterò anzi di dire che non ho saputo trovare come si potesse rifiutare un voto al disegno di legge che fu presentato, se lo consideriamo in se stesso; se lo consideriamo, com'è veramente, un semplice quesito che ci viene presentato in questi precisi termini: volete voi consentire che il Governo del Re accetti l'annessione delle provincie dell'Italia centrale e meridionale se quelle popolazioni liberamente manifestano il voto di annettersi a queste provincie libere d'Italia?

A questa domanda non credo si possa fare risposta negativa.

Nè posso credere che il disegno di legge possa considerarsi come inutile. È inutile ragionare sulle ipotesi. Ma l'Umbria e le Marche furono liberate ed occupate dalle nostre truppe a nome di Vittorio Emanuele; le nostre truppe sono anzi, a quanto credo, passate già a quest'ora nelle provincie napoletane; ben presto andranno a Capua e Gaeta. Roma è coperta dalla bandiera francese: rimane innanzi a noi l'Austria. Fra sei mesi la questione, che non si risolve altrimenti che liberando Venezia e facendo guerra all'Austria, può venir risolta. Bisogna prepararsi e affrettarsi. Bisogna aumentare le forze, affrettare i preparativi.

L'onorevole Ferrari giustamente osservava che, levata la barriera che separava l'Italia settentrionale dall'Italia meridionale, la popolazione era raddoppiata, le forze erano quadruple. Ebbene, signori, se noi non avremo unità di dire-

zione e di comando, se avremo dualismo, se avremo due eserciti invece di averne uno solo, non avremo forze quadruple; no, non le avremo nemmeno raddoppiate. E notate che non intendo prescindere dalle forze che dà l'entusiasmo nazionale; eppure l'Italia meridionale può accrescere, raddoppiare materialmente le forze dell'esercito; ma questo, che pur costituisce il mezzo potentissimo per liberare intieramente l'Italia, se non è sottoposto ad unità di comando, non si raddoppia, perchè unità vuol dire forza, dualismo vuol dire debolezza. (*Bravo! Bene!*)

Io non posso pensare che i termini della legge possano mai autorizzare il Governo a prescindere dai riguardi che si debbono al grande liberatore dell'Italia meridionale.

Ma, signori, e chi può dare un simile significato a questo disegno di legge? A chi potrà venire in mente di far neppure per ombra offesa all'uomo che ha liberato mezza Italia, senza condannarsi alla riprovazione dei presenti ed alla esecrazione dei posteri? Io non posso, o signori, neppure pensarlo.

Nemmeno io vedo impedimento a dare il voto alla legge nei motivi che accompagnano il progetto. Una relazione può essere più o meno bene e pensatamente compilata: il voto di ciascun deputato non è vincolato ai motivi che hanno determinato il Governo a fare la sua proposta.

Il deputato esamina la legge nel suo complesso, consulta non altro che la sua coscienza, e vota come questa gli detta essere conforme all'interesse della patria.

E nemmeno io credo, o signori, che importasse lo insistere sì lungamente sulla questione di fiducia.

Vi sono delle questioni nella nostra storia parlamentare, e non poche, la Dio mercè, nelle quali scomparvero i partiti e sorse un'ammirabile unanimità di sentimenti e di voti. Ogni qualvolta trattossi della grande causa nazionale; quante volte si trattò della organizzazione e del migliore ordinamento del nostro esercito; tutte le volte che si trattò di dar fondi al Governo (e simili atti implicano sempre fiducia) per

ingrandire la nostra armata navale, i partiti furono unanimi. Quando il Governo chiese il prestito per far la guerra del 1859, quando domandò l'imprestito dei 150 milioni per prepararsi alle eventualità che si sono in seguito realizzate, ci si è forse allora domandato che alcuno di noi rinnegasse il suo passato, o seguitasse una nuova bandiera, o desse una assoluzione plenaria ai ministri degli errori passati o futuri? No, o signori; e noi abbiamo guardato all'interesse della patria, e certo, non disconoscendo che in simili casi bisogna sostenere gli uomini che siedono al Governo della cosa pubblica, noi di gran cuore abbiamo nell'interesse della patria dato il nostro voto favorevole al progetto ministeriale.

Detto questo, vengo a parlare di ciò che riguarda le provincie dell'Italia meridionale.

Non parlerò lungamente. La Camera ebbe già a sentire una lunga discussione, ed io non abuserò della sua sofferenza: mi limiterò ad esporle alcune considerazioni, onde mitigare la impressione che certamente ha prodotto il quadro che l'onorevole La Farina faceva della Sicilia, e che, a mio credere, fu esagerato. Io non risponderò minutamente al suo discorso ed alle sue allegazioni; basterà che io esponga alla mia volta le mie osservazioni sulle condizioni dell'isola, e faccia notare alcune delle esagerazioni che ho rilevato ed alcuni giudizi che non mi paiono pronunciati rettamente.

L'onorevole deputato La Farina volle separare il generale Garibaldi (questa persona che simboleggia tanta virtù e tanta grandezza), volle, dico, separare il dittatore dell'Italia meridionale dal suo Governo di Sicilia.

Sta bene, o signori, che questa grande figura sia tenuta quasi come un simbolo sacro in disparte. Sta bene che noi suoi coetanei gli rendiamo questo tributo di lode e di ammirazione, e conserviamo il suo gran nome illeso da qualunque invida offesa.

Così facendo, noi non facciamo che precorrere il giudicio che di lui porteranno i posteri, i quali non pronuncieranno

mai, ne siam certi, nè in Italia, nè in Europa, nè in luogo alcuno in cui si onori la virtù e il patriottismo, non pronuncieranno mai, dico, il nome di Giuseppe Garibaldi senza profonda venerazione. (*Vivi segni di approvazione*)

Lasciando in disparte il glorioso dittatore, l'onorevole deputato La Farina si mostrò inclinato a fare una specie di ecatombe del suo Governo di Sicilia.

Non ho ben capito se mai egli abbia intenzione di comprendere anche me, che parlo in questa Camera, tra le vittime espiatrici...

**La Farina.** No! no!

**Depretis.** Io lo posso assicurare, come assicuro la Camera, che mi crederà facilmente, che certo non sarà per me invocato il nome di Giuseppe Garibaldi per coprire la mia responsabilità. No, o signori, la responsabilità de' miei atti, qualunque sia stata la mia posizione, io la sosterrò sempre intera, e mai andrò a ripararmi all'ombra del grande uomo che governa per il bene d'Italia i popoli delle Due Sicilie.

L'onorevole La Farina pronunciò nobili parole; egli disse che in questa grande questione spariscono le persone. Ho fatto plauso con tutto il cuore a questi detti. Sì, o signori, in questa grande questione, quando si tratta di far l'Italia, spariscano le persone, siano sopiti i rancori, dimenticate le offese, sia umiliato il nostro orgoglio, perisca, se occorre, la nostra memoria, purchè l'Italia sia fatta, purchè il nostro dovere sia compiuto. (*Applausi*)

Consentirò ancora una volta, quantunque possa essere l'ultima, coll'onorevole La Farina quando ei dice che le cose di Sicilia non sono ben conosciute. È vero, signori, ho potuto convincermene a Palermo, leggendo i giornali del continente, dove, troppe volte le cose della Sicilia venivano stoltamente giudicate. E sono addolorato di dovere alla mia volta soggiungere che le voci che partirono dalla Sicilia, e che dovevano meritar fede, non furono all'incontro ascoltate.

Intendo entrare nell'argomento, senza toccare, senza ferire e senza nominare nessuno. Farò prova di moderazione, e mi limiterò a ripetere che il quadro delineato dal signor La Farina è esagerato, incompleto, e che non potrebbe accettarsi il giudicio che esso ha pronunciato.

Non posso tuttavia lasciar passare inosservato quanto egli disse intorno alla libertà del voto, ed all'urgenza che si provvedesse dal Governo, e subito, perchè fosse assicurata ai popoli della Sicilia. Egli vuole che sia data questa significazione alla legge. Io non farò commenti, mi basterà di averla notata. Essa era per lo meno inutile, poichè Giuseppe Garibaldi è sempre il dittatore della Sicilia.

Signori, avete ieri udito l'onorevole La Farina; egli fece un quadro spaventoso della Sicilia; io vedrò di delinearlo un po' meglio, e di fare dei fatti una più giusta estimazione. Non farò distinzione d'epoche, mi riuscirebbe forse impossibile, sebbene per una parte non sia inutile, perciocchè, sebbene io accetti intera la responsabilità dei miei fatti proprii, non posso certo senza riserva accettare quella dei fatti altrui.

L'impressione, o signori, che io m'ebbi entrando in Palermo, guardando i suoi dintorni, e conoscendo per la conversazione e gli scritti la Sicilia, fu questa: la Sicilia è un vero paradiso. Ma quando ho cominciato ad esaminare gli affari di Stato e a provvedere a'suoi infiniti ed urgenti bisogni, e ho potuto rimontare alla causa de'mali, e giudicare il Governo borbonico, quando ho potuto conoscere in che modo la Sicilia era stata governata dai Borboni, ho dovuto conchiudere che la Sicilia era stata governata da Satana. (*Sensazione*)

Dirò poche cose, altrimenti dovrei diffondermi troppo.

In Sicilia poche strade, pochissime; qui si direbbe nessuna. Prima del 1824, le tre più grandi città della Sicilia, Palermo, Messina e Catania, che sono pure tre grandi città d'Italia, non avevano una strada di comunicazione tra loro.

Ancora recentemente, un egregio cittadino, Michele Amari, che fu ministro dei lavori pubblici, scriveva: » L'amministrazione delle strade in Sicilia, a confronto d'ogni altro paese incivilito, presenta l' infelice particolarità che le opere fatte sono pochissime e resta a fare quasi tutto. »

Non vi sono scuole, o, per meglio dire, le scuole sono pochissime.

Le imposte non possono essere peggio ripartite: la principale delle imposte è quella sul macino, cioè sul pane, e dà essa sola la metà a un dipresso del bilancio intero dell'isola, circa diciassette milioni di tassa sul pane, otto lire a testa. Basta dire che questo balzello deve l'origine al Tiberio di Spagna, a Filippo II, e che i suoi successori lo hanno reso più detestabile perfezionando la fiscalità e facendolo ognora più grave.

Libertà comunale nessuna. Giusta la legge comunale dei Borboni evvi una base che si direbbe elettorale per ischerno: è una lista di eleggibili da cui il Governo stesso traeva gli elettori, e gli elettori creati dal Governo componevano il magistrato comunale.

Impieghi molti, male retribuiti, e quello che forse nessuno potrebbe immaginare, non solo accumulati sulla stessa persona, ma dati a fanciulli che rimanevano tranquillamente a Napoli godendo grossi stipendi e facendo esercitare e coprire l'ufficio da un loro commesso, da un loro agente, da un sostituto. (*Segni di meraviglia*)

Nessuna industria, anzi l'industria, incredibile cosa! perseguitata. Furono da me persone che mi dissero come avendo tentato di fondare una società per coltivare una miniera, il Governo si oppose.

La polizia onnipotente, arbitra, padrona di tutto e di tutti,

La tortura! sì la tortura, o signori, in tutto il rigore della parola! Molti de'miei onorevoli colleghi hanno potuto vedere un orribile stromento che ne fa testimonianza. La persona sulla quale se ne fece uso vive ancora, ed è onesta,

incapace di mentire. (*Movimento d' indignazione*) Io conosco una persona autorevole, la quale ha veduto essa medesima sopra altra persona, che ancora vive ed è al servizio dello Stato, i solchi del ferro rovente col quale fu torturata per cagione politica. (*Segni di orrore*)

Questo paese, o signori, che io ho giustamente chiamato un paradiso, è abitato da una popolazione intelligentissima, buona, generosa, piena di spirito, bollente, riluttante all'oppressione. In questo paese è naturale che le famiglie dei proscritti siano numerosissime, che siano in gran numero coloro che hanno perduto impieghi, posizione, famiglia, averi, tutto per cagione politica. I danneggiati dalla tirannide e dalle sue numerose aderenze sono moltissimi.

In questo paese, o signori, la rivoluzione, io debbo dirlo, è di diritto comune; e diffatti esso ne fece molte, ne fece formidabili e sanguinose.

Il 4 aprile, tutti lo sanno, cominciò la rivoluzione in Sicilia. Essa fu repressa nel sangue, ma non fu spenta. Poco dopo sbarcò il generale Garibaldi a Marsala; la rivoluzione si propagò, come grande incendio, largamente.

La rivoluzione ha dominato in Sicilia, non giova tacerlo, ed è appunto quello che spesso fu dimenticato.

In Sicilia vi fu una rivoluzione violenta e sanguinosa contro la tristissima signoria dei Borboni.

Il generale Garibaldi attraversava il paese accompagnato dalla rivoluzione e portava in trionfo la bandiera dell'unità: *Italia e Vittorio Emanuele*. Ma questa bandiera era piantata in un paese in rivoluzione.

Ora mi si permetta di dire che quando si viene a paragonare la Sicilia coll'Emilia, quando si paragona con la Toscana, si fanno confronti assolutamente insensati.

Sì, sono stolti confronti. Non c'è nessun paragone fra le due posizioni.

In Sicilia, o signori, non vi è leva; dunque pochissimi i Siciliani educati alle armi, i quali possano essere riuniti per

creare una forza pubblica. La gendarmeria era napoletana; le compagnie d'armi comandate da aderenti al Governo. Ora dovete pensare che un solo gendarme napoletano non rimase vivo in Sicilia. (*Sensazione*)

Compiuta la rivoluzione, non credo che ce ne rimanesse un solo; così tutti gli agenti della sicurezza pubblica scomparvero.

Aggiungete che il Governo fece, come al solito, il funesto dono alla Sicilia di tutti i forzati, di tutti i reclusi e condannati, ai quali ognuno può credere che si aggiunsero gli elementi di disordine che sempre debbono esservi in un paese pessimamente amministrato.

Allontanandosi i Borboni, partirono devastando cogli incendi e col saccheggio non risparmiando gli averi ed il sangue dei cittadini.

Le cose sarebbero già discretamente difficili in un paese come quello che io descrivo; ed io credo che la verità della descrizione non mi verrà contraddetta. Ma queste difficoltà si accrebbero grandemente quando in questo paese si doveva nel tempo stesso combattere la guerra della libertà.

Notate, o signori, che in Sicilia eravi l'amministrazione delle finanze, dell'interno, dei lavori pubblici, della giustizia, ma non l'amministrazione della guerra, della marina e degli affari esteri. Questi dicasteri erano a Napoli. Per la guerra e la marina tutto dovette crearsi dal nulla, e l'amministrazione doveva applicarsi ad un esercito di volontari che si formava d'improvviso e correva nel luogo dove si doveva combattere.

L'amministrazione, non giova tacerlo, era difficile, poichè gli uomini di buona volontà abbondano, ma gli uomini che abbiano ingegno e pratica si trovano di rado nei servizi pubblici.

In questa posizione, il primo di tutti i doveri, e lo dico francamente, il più sacro di tutti i doveri di chi presiedeva all'amministrazione della Sicilia era quello di provvedere

alla guerra. Lo scompiglio, se c'era, dopo fatti tutti gli sforzi possibili per dominarlo o per diminuirlo, era d'uopo sopportarlo; ma alle cose di guerra, o signori, non si poteva assolutamente, senza un delitto, tralasciare di provvedere. Malgrado queste difficoltà, ventitremila volontari giunsero in Sicilia, si armarono più di trentamila uomini, e questo esercito si trasportò nel continente napoletano.

Non si è trascurato di pensare agli altri rami d'amministrazione. Primo pensiero fu di riordinare i tribunali.

Infatti, per quanto a Palermo, i tribunali furono riaperti nell'agosto e non in ottobre. La giustizia penale però, è vero, rimase ancora affidata a Commissioni speciali, tribunali istituiti nella rivoluzione. Gli altri giudizi dovevano essere riaperti col 1° d'ottobre. Al principio della rivoluzione fu nominata, per depurare la magistratura, una Commissione d'inchiesta; io, sicuramente, non potrei giudicare dell'importanza e della necessità di quest'atto; ma persone autorevolissime, e sulla cui fede non si può dubitare, mi accertarono che facevano parte della magistratura persone, la cui presenza non poteva assolutamente tollerarsi, senza offendere la dignità dei Consessi giudiziari e provocare disordini.

Una Commissione di scrutinio si credette adunque necessaria, e fu composta di persone ragguardevoli. Ma questo delicatissimo lavoro non poteva a meno di richiedere tempo; quindi l'apertura dei tribunali non si potè fare tanto celeremente come si desiderava. Ad ogni modo, al 1° d'ottobre i tribunali dovevano essere riaperti.

Era urgente, lo riconosco, di riordinare l'amministrazione dei comuni. Disse il signor La Farina che in Sicilia non vi sono municipi. I municipi esistono: a parte la legislazione che li regge, che riconosco difettosa. I municipi erano retti dalla legge del 1838: questa legge fu abolita nel 1848. Nella rivoluzione del 1848 erasi provveduto con nuove norme all'amministrazione dei comuni. La ristorazione rimise in

vigore la legge borbonica; la rivoluzione del 1860 la dichiarò abolita nuovamente.

Le norme che reggono i municipi saranno, lo ripeto, difettose, ma i municipi esistono e funzionano. Io non voglio dire nemmeno che siano tutti ben composti, nè che la legge sia buona. Anzi, appunto perchè la legge non era buona, il Governo ha pensato subito a farne una, ed ha promulgato la legge comunale che governa le provincie settentrionali d'Italia; e qui, posso dirlo francamente alla Camera, stante la sua ottima circoscrizione, la Sicilia può ricevere benissimo il sistema comunale che si è introdotto nelle parti superiori dell'Italia.

La legge sul Consiglio di Stato, la legge provinciale e comunale, e le altre leggi che ne sono il complemento, vi furono promulgate, ed in ottobre dovevano comporsi, giusta le previsioni, le nuove amministrazioni comunali e provinciali.

Non parlerò dei provvedimenti minori; non è caso d'intrattenervi degli atti dell'amministrazione. Accennerò solo al codice penale militare ed alla sicurezza pubblica, intorno alla quale furono pubblicate le leggi vigenti nell'Italia superiore.

La sicurezza pubblica dopo la guerra era il primo bisogno, e dal mio arrivo in Sicilia migliorò non poco. Però per fare qualche cosa di utile e presto, bisognava avere un nucleo di forza sicura e disciplinata, intorno alla quale radunare un corpo di gendarmeria.

Questo nucleo non si potè avere. Il Governo di Sicilia fece molti sforzi per avere dei carabinieri; non fu possibile averne. Basta il dire che in quaranta giorni, facendo molta diligenza, si riuscì ad averne dal continente appena dieci; e trattasi di un paese che conta due milioni e mezzo di abitanti! Capite che è poca cosa. (*Si ride*)

Non ho d'uopo ricordare, o signori, ciò che è noto a tutti, che fra i primi atti fu la pubblicazione dello Statuto e della

legge sul giuramento degli impiegati: atti che furono accolti con piacere, e dichiararono nuovamente e più solennemente che in mezzo alla rivoluzione siciliana il generale Garibaldi inaugurava come guarentigia d'ordine e come programma politico il patto fondamentale della monarchia di Savoia.

Questi atti, o signori, dimostrano che il Governo siciliano procedeva a riordinare il paese; l'impresa era per molte cause difficile, ma non era insuperabile.

L'onorevole La Farina diceva: non vi fu amministrazione di giustizia; ma io ho l'onore di assicurarlo che quanto alla giustizia penale fu sempre amministrata; dove vi fu mancanza fu nella giustizia civile: questa fu veramente interrotta da una lunga sospensione, che però non fu di sei mesi.

Ho risposto, quanto ai municipii, che, qualunque sia la legge, in fatto funzionano; per riguardo al credito pubblico, io lo dichiaro francamente, è vero, il denaro è uno dei più decisi annessionisti. (*Si ride*) Il denaro non viene nelle casse del Governo; le imposte sono in ritardo. Ma, Dio buono! qual'è il paese in rivoluzione dove le imposte siansi pagate regolarmente? Notate che non tutti i percettori rimasero al loro posto, e che la forza pubblica per appoggiare l'autorità non si organizzava che gradatamente.

Si disse: fu aperto un prestito, e questo prestito non fu coperto; si variò due o tre volte, ma i capitalisti non vennero mai; si emisero come denaro contante delle carte che non valevano nulla, eppure non vennero a pagare.

Anche qui c'è inesattezza. Il prestito progredì lentamente, è vero; ma senza entrare adesso in particolari, dirò che l'operazione quando si fece poteva riescire.

Si disse: invece nel 1848 un prestito di 25 milioni l'abbiamo ottenuto in poco tempo. Io noto che nel 1848 il prestito era obbligatorio.

Ora, chi mi avrebbe consigliato di decretare un prestito obbligatorio in Sicilia? Avrei dovuto aggiungere questo atto alle difficoltà che già esistevano?...

**Cavour**, *presidente del Consiglio.* Era necessario.

**Depretis.** Il signor conte di Cavour mi dice di sì; anche noi nel 1848 abbiamo provato un prestito volontario, ma non riuscì.

**Cavour**, *presidente del Consiglio.* Ma riuscì l'obbligatorio!...

**Depretis.** Ma per venire al prestito forzoso, io noterò al conte di Cavour che bisognava mettersi in una strada, nella quale io non so se il signor di Cavour sarebbe stato disposto a seguitarmi; bisognava adottare un ordine di idee e di provvedimenti che avrebbero messo e fatto conoscere la Sicilia all'Europa come in preda permanentemente alla rivoluzione.

Ora, senza una estrema necessità, ho sempre creduto, e credo che ancora non fosse nè utile, nè conveniente di dimostrare all'Europa che la Sicilia continuava indefinitamente a governarsi con la rivoluzione.

In fin dei conti, o signori, l'amministrazione del 1848, che l'onorevole La Farina citava con lode, sarà stata ottima; in fatto che cosa produsse?

Essa ricondusse i Borboni a Palermo: essa lasciò un grave debito, che rimase dodici anni senza essere pagato: ma io son lontano dall'accusarla.

La rivoluzione del 1860, quantunque con mezzi insufficienti alla grand'opera, riescì a far libera la Sicilia, e condusse il generale Garibaldi nelle mura di Napoli, libera dal Borbone per sempre!

Io non dirò che a questo splendido risultato abbiano contribuito coloro che governarono la Sicilia. La riescita della grande impresa devesi al generale Garibaldi ed ai valorosi che lo hanno accompagnato nel glorioso cammino; ma dico che quando si ottengono dei risultati così luminosi, quando con sì piccoli mezzi si libera tanta e sì nobile parte d'Italia, si può essere meno severi nel portar giudizio sui diversi atti di una difficile amministrazione. Ma ad ogni modo qui

viene la questione sulla quale ha lungamente parlato l'onorevole La Farina, voglio dire l'annessione.

Si dice: il paese la voleva; ma la voleva anche il generale Garibaldi, poichè nella sua legge elettorale del 23 giugno e nel preambolo della medesima dice: che non dovevasi tardare a fare l'annessione per suffragio diretto, o per mezzo di un'assemblea.

La questione, o signori, sta nel vedere se conveniva farla immediatamente, farla allora, nel mese di giugno o luglio, ovvero ritardarla alquanto, cioè ritardarla fino a che il generale Garibaldi avesse portato la sua impresa a segno da credere che la Sicilia non potesse essergli base delle operazioni militari contro Napoli, o di ritirata in caso di disastro.

La questione è tutta in questi termini. Ora prendiamo le cose come sono. Io sono annessionista, e se ora parlo in questo Parlamento si è perchè ho supplicato e perorato con tutto il calore e replicatamente la causa dell'annessione.

Dunque posso esser creduto come persona disinteressata; ma la verità sta innanzi a tutto.

Esaminiamo dunque questa questione dell'annessione con calma, vediamo come era considerata dai partiti all'epoca in cui la si voleva con tanta insistenza.

Citerò un brano di una lettera di una persona la cui autorità non verrà negata da nessuno; e questo brano potrà dare il senso che aveva la domanda dell'annessione quando si è domandata la prima volta.

La lettera è del barone Casimiro Pisani, persona sommamente onoranda, alla cui autorità i suoi compaesani e quelli del suo partito sommamente deferiscono.

La lettera è stata resa pubblica, io posso dunque citarla senza tema.

Ecco con quali parole si esprime in ordine all'annessione:

« Voi d'alta mente e di gran cuore, sprezzando le scabrosità del cammino, vi levate a volo e volete correre direttamente alla sublime meta; io, nella mia picciolezza, messo

in apprensione alla vista delle difficoltà, penso che si debba andar di passo, compiere ciò che si è bene incominciato, e poi passare a nuove imprese, aggrandire insomma pezzo a pezzo il regno d'Italia, annettendovi le provincie che riescono a frangere il giogo, e a ripigliare la loro indipendenza, e con le forze in questo modo accresciute aspettare l'occasione di portare efficace aiuto alle provincie che rimangono tuttavia oppresse dal duro servaggio. »

Ma, Dio buono! signori, pigliamo le cose come sono. Se il generale Garibaldi avesse seguito questo consiglio, se avesse aspettato a Palermo ed a Messina, anzichè lanciarsi sul continente napoletano, noi che vogliamo ora prontamente l'annessione, noi che temiamo che la convocazione di un'Assemblea a Palermo abbia per avventura a mettere ostacoli ai desiderii nostri, che sono quelli di tutta Italia, se il generale Garibaldi non avesse obbedito al suo mirabile istinto, agl'impulsi del suo cuore, se si fosse fermato anche per poco tempo, non è egli vero che, invece di essere in apprensione per la convocazione di un'Assemblea a Palermo, noi avremmo a deplorare un Parlamento a Napoli, presente il principe ora allontanato, e questo Parlamento non sarebbe forse un ostacolo immensamente grave all'unità d'Italia, che oramai sarà fatta stante il magnanimo disegno e l'ardimento del dittatore? Io non esito a dichiarare francamente l'opinione mia. L'annessione non doveasi nè precipitare, nè ritardare indefinitamente. Il protrarla indefinitamente conduce alla incertezza, e coll' incertezza difficilmente si governa. Era necessario dunque togliere il dubbio, determinare il sistema, ma non doveasi togliere al generale Garibaldi, nè mettere in pericolo i mezzi per compiere l' impresa da lui così gloriosamente cominciata.

Del resto, se il generale Garibaldi ha proclamato il concetto di voler dichiarare l'Italia una a Roma, chi di noi può disconoscere che questo concetto è degno della grande anima sua? Chi di noi non lo accetta in cuore? Chi sarebbe

disposto ad abbandonarlo? Nessun patriotta italiano al certo, o signori.

Farò ancora un'osservazione sui fatti che si citarono avvenuti in Sicilia. Io riconosco che in Sicilia per molte cause combinate e diverse, le prime e più gravi delle quali ho citato, succedettero dei delitti gravì, dei fatti deplorabili. Io non li nego. Quello che nego si è che dei medesimi debba accagionarsi il Governo. Lo credo anche pei fatti di Bronte. Nego più ancora che questi fatti siano la conseguenza di un decreto fatto dal generale Garibaldi col quale si dava ai soldati una parte delle terre comunali.

Questo decreto non ha gravità o singolarità nessuna, non è che una modificazione di una legge vigente, e del resto non fu attuato.

Poi io domando: quando avvennero questi fatti? Credo poco dopo la battaglia di Milazzo. Era ancora occupata Messina. Il paese era mal sicuro, agitato. Comunque, quando accaddero questi fatti (non parlo di me, che ero appena arrivato in Sicilia) furono severamente repressi. La giustizia penale non ha mai sospeso il suo corso; non vi fu amnistia mai pei delitti comuni, non vi fu mai transazione con le infrazioni alla legge. Il Governo sarà stato in qualche caso impotente a far eseguire la legge per mancanza di forza e per negligenza di subalterni, ma transazione non la fece mai.

Ed in questa parte credo che il Governo della Sicilia ha fatto bene. Invece nel 1848 si diedero, a quel che mi si disse, non so quante amnistie; segno evidente d'impotenza e di disordine. Ma di queste cose a chi la colpa? Quando un Governo amministra nel modo con cui i Borboni hanno amministrato la Sicilia ed il regno di Napoli, questi disordini sono una conseguenza di quel pessimo Governo; la colpa è di quel pessimo Governo intiera.

Quelle piaghe, o signori, non possono sanarsi quando il paese è in rivoluzione o ne esce appena. Tuttavia, io n'era

sicuro, con un po' di tempo l'amministrazione tutta dell'isola sarebbesi riordinata.

Non prolungherò ulteriormente col mio discorso questa discussione; farò una sola osservazione ancora.

Io non posso accettare senza riserva e spiegazione l'asserzione che il Governo delle Due Sicilie sia un Governo di rivoluzione. Nel fatto l'Italia crederà il generale Garibaldi il più grande annessionista che mai vi sia stato; l'annessione di mezza Italia possiamo considerarla opera sua. Ma come va che la rivoluzione mette sulla sua bandiera le parole *Italia e Vittorio Emanuele?* Come concepite la rivoluzione che non muta le istituzioni, anzi le proclama e le porta in mezzo ai popoli insorti?

Le istituzioni italiane sono proclamate a Napoli e Palermo, e voi dite questo un Governo di rivoluzione? No: il dittatore delle Due Sicilie non è rivoluzionario, è liberatore e riformatore.

Chi è quest'uomo? Che principio rappresenta? Come potè compiere questa grande e mirabile impresa?

Egli rappresenta un concetto; tutta la sua vita lo rappresenta: il riscatto dei popoli, la giustizia, il diritto nazionale, l'unità d'Italia. Se volete chiamarlo rivoluzione, chiamatelo; ma sarà la rivoluzione disciplinata, ordinata a un fine santissimo, al fine di liberare l'Italia, al fine di unificarla, a un fine d'ordine e di libertà.

Osservate, o signori, il suo campo. Voi vedete padri di famiglia che occupano una posizione distinta, sovraccarichi d'affari, abbandonare la casa, la famiglia, gli affari, vestire l'uniforme del soldato, andare a combattere con Garibaldi; vedete giovani appartenenti a famiglie distintissime, patrizie, abbandonare gli agi, vestire l'abito del soldato e andare a fianco del popolano a combattere con Garibaldi; tutte le professioni, tutte le arti, tutti i paesi, tutti i partiti politici, meno i reazionari; sì, tutti i partiti; conosco soldati nei gradi superiori i più distinti, e che sono uomini d'opinione

moderata. Come dunque si dice che il Governo di Garibaldi è il Governo della rivoluzione?

Tutte queste persone, o signori, appartenenti a partiti ed a paesi diversi, combattono per l'unità d'Italia con Vittorio Emanuele. Vi sono soldati giovanissimi, appena trilustri, e sono numerosi; essi fuggono dalla casa paterna per andare con Garibaldi.

L'Italia avrà un'immensa riconoscenza a questo grande soldato perchè è stato un grande educatore della nostra gioventù. Questi giovanetti che hanno fatte maravigliose campagne, che valorosi saranno! e tutti questi elementi, tutti questi valorosi che si radunarono come per incanto intorno ad un privato cittadino, intorno ad un nome, che forza non vi presentano per combattere l'Austria e liberare la Venezia?

Ho detto che questi prodi si raccolsero non solamente dalle varie parti d'Italia, ma da tutti i paesi. Vedete Tukery, un ungarese, cade e muore alle porte di Palermo; De Flotte, francese, combatte e muore a Reggio; Dunn, un inglese, combatte e muore sulle rive del Volturno. Ma, Dio buono! quando un uomo riunisce intorno a sè tutte queste forze, che non sono solamente italiane, ma che vengono da tutti i paesi d'Europa, dove si reputa un obbligo di sostenere una causa giusta, quest'uomo, o signori, rappresenta una grandissima potenza.

Quindi è, o signori, che io non posso credere che il Governo abbia detto seriamente doversi chiudere l'èra delle rivoluzioni, nel senso che le forze, che chiamerò, poichè così lo si vuole, rivoluzionarie, possano diventare inutili. Io credo che questo sarebbe un errore, poichè con questo si toglierebbero delle forze importanti alla causa nazionale, e si perderebbe una leva potente che dovrà operare nella grande guerra che forse non ci sta lontana sei mesi. Io amo credere adunque che questa parola sia scritta per la diplomazia, la quale qualche volta vuole delle parole impossibili.

Io chiuderò il mio discorso facendo voti perchè il paese sia rallegrato dalla notizia che la Camera in questa gravissima questione fu unanime nel suo voto. Il paese, io credo, accetterà il voto unanime della Camera come un preludio sicuro della concordia nazionale e della proclamazione dell'Italia una. (*Segni generali di approvazione*)

**Questo disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati l'11 ottobre (Voti favorevoli 290, contrari 6) e dal Senato del Regno il 16 ottobre 1860.**

**(Legge 8 dicembre 1860, n. 4497).**

## Abolizione della sovrimposta fondiaria nella Lombardia

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 13 ottobre 1860.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**Coll'articolo 2 del disegno di legge inteso ad accordare l'esercizio provvisorio del bilancio 1861 pel primo trimestre proponevasi di abolire dal 1° gennaio 1861 la riscossione della sovraimposta prediale del 33 e un terzo per cento stabilita con la legge austriaca dell'11 aprile 1851 nelle provincie lombarde. — L'onorevole marchese Vincenzo Ricci proponeva che in pari tempo fosse autorizzato il Governo a fare una riduzione di un milione sulle quote parziali del canone gabellario pagato dai comuni. — L'onorevole Depretis fa le seguenti considerazioni in sostegno dell'abolizione proposta:**

Io non intendo dilungarmi ad esaminare la questione, vorrei solo presentarla alla Camera come la si presenta ai miei occhi nella sua semplicità.

Vi ha un'ingiustizia economica, vi ha un'ingiustizia politica da riparare: il 33 e un terzo per cento aggiunto alla imposta sulle proprietà lombarde contiene l'una e l'altra di queste ingiustizie.

Che vi sia questo male, e che bisogni ripararlo, tutti lo ammettono. È verità ben dimostrata, nella quale consentono anche gli oppositori del disegno di legge.

Il male infatti si è fatto conoscere abbastanza. I sintomi che lo appalesano sono marcatissimi, le cause note.

Chi ha avuto qualche pratica nelle cose di Lombardia ha potuto vedere che vi sono numerose subaste di beni, perchè i contribuenti non poterono sopperire alle imposte. Le Opere pie avevano assicurati i loro fondi dati a mutuo sopra beni stabili: i beni ipotecati perdettero il valore cauzionale, e l'ipoteca divenne insufficiente.

Le cause del male, le sue origini, la sua intensità, tutto è conosciuto.

Per fenomeni naturali in alcuni luoghi le imposte divennero insopportabili, anche com'erano avanti che fossero aumentate, perchè sopravvenne la crittogama, la malattia dei filugelli, e le condizioni della produzione cambiarono: la materia imponibile scomparve.

Questo per molte località: per tutte poi indistintamente sta il fatto che l'aumento fu eccessivo, e che fu un atto di oppressione del Governo austriaco.

Ma fin qui non sarebbe che una questione economica, una questione amministrativa, e principalmente una questione politica.

Ma vi ha qualche cosa di più. La questione è in qualche modo decisa da questa Camera, e non vi si deve tornar sopra.

In principio di questa stessa Sessione uno dei nostri colleghi ha trattata siffatta questione nella Camera; l'ha trattata con molta cognizione di causa, e nessuno ignora che la discussione venne portata in questo recinto, dopo che un'adunanza di deputati, dopo averla esaminata e discussa, aveva deciso di portare una mozione al Parlamento.

Il Governo prevenuto ha risposto dichiarando che per l'esercizio 1861 avrebbe diminuito di questo peso l'imposta prediale in Lombardia.

Adunque la necessità della riparazione e l'esistenza della ingiustizia è anche una verità dimostrata nel Parlamento.

L'onorevole Boggio mi accenna di no...

**Boggio**. No.

**Depretis.** Ed io dico che nessun deputato dovrebbe tornare su questa questione, poichè, quando l'onorevole deputato Pepoli espose la sua interpellanza e fece la sua istanza al ministro, questi dichiarò essere disposto a togliere la sovratassa, e nessuno fece rimostranza.

Mi si dirà che l'onorevole signor ministro ha legata la sua annuenza ad una condizione.

Questa condizione era che anche la Lombardia fosse parificata per le altre imposte alle altre provincie; epperciò essendo la questione complessa, e in questa legge non intieramente risolta, la cosa muta d'aspetto e può considerarsi come diversa.

Ma intanto, o signori, sta in fatto che straordinarie circostanze ci hanno condotto a questo punto. Si avvicina il nuovo anno, il Parlamento non sarà radunato che fra qualche mese. Non è presentato il bilancio. Comincierà l'esercizio del nuovo anno, continuando sulla proprietà fondiaria in Lombardia questo peso, quantunque riconosciuto troppo, e tale da considerarsi una vera ingiustizia?

E perchè? Perchè, mi si dice, non si può fare giustizia intiera, perchè rimangono ancora delle ingiustizie da riparare.

Ma mi permettano gli onorevoli oppositori di dire che non mi pare che regga a fil di logica il loro ragionamento.

Ci sono delle altre ingiustizie da riparare? Ebbene, dite quali sono, fatele conoscere, formolate una proposta in aggiunta alla legge.

Io voterò ben volentieri la proposta dell'onorevole Ricci; e se l'onorevole Ara vorrà proporre altra aggiunta alla legge, con la quale si rimedi a qualche altra ingiustizia, la voterò di gran cuore. Ma intanto io non capisco perchè non si debba votare la legge con la quale si ripara ad un'ingiustizia già riconosciuta e dalla Camera e dalla Commissione, e dal Ministero; una proposta con la quale evidentemente veggo che si ripara ad una ingiustizia riconosciuta e si cancella un atto dell'oppressione straniera.

Ciò che si dice della convenienza o della giustizia di aumentare le altre imposte in Lombardia, ossia di parificare tutte le imposte, io osservo che sarebbe un lavoro assai lungo e per adesso inopportuno; ma comunque, se havvi proposta, la si metta innanzi e la si discuta.

Ma se si riconosce che il lavoro è assai arduo, poichè il perfezionare la distribuzione delle imposte nelle varie provincie d'Italia e il modellarle allo stesso sistema è opera in sommo grado difficile, dovremo per ciò ritardare un voto che tende a riparare ad una manifesta ingiustizia? Mi pare che la pretesa non sia ragionevole. No, signori; non è ragionevole. Quando il Parlamento italiano sarà convocato e dovrà occuparsi del bilancio d'Italia, allora sarà il momento in cui tutte le ingiustizie potranno essere tolte. Ma intanto, dopo che il Parlamento ha già presa in questa Sessione cognizione di questa controversia, dopo che il Ministero consente replicatamente in un provvedimento, evidentemente inteso a riparare ad una vera ingiustizia, dopo tutto ciò si propongano aggiunte alla legge, se lo si vuole, ma non si tralasci intanto di sancire una legge, con la quale si toglie via un peso che rappresenta un'ingiustizia non solo, ma un atto di vendetta e d'oppressione straniera.

**L'articolo 2 nella seduta successiva fu approvato e la proposta Ricci fu respinta.**

VIII LEGISLATURA - SESSIONE 1861-63.

## Convalidamento delle elezioni — Opzione e Giuramento

L'onorevole Depretis fu eletto nei Collegi di Brescia e Stradella. Queste elezioni furono convalidate dalla Camera nella seduta del 26 febbraio 1861.

L'onorevole Depretis optò per il Collegio di Stradella nella seduta del 13 marzo.

Aveva giurato il 18 febbraio nella seduta reale d'inaugurazione della VIII Legislatura.

# Sulla eleggibilità dei componenti la Commissione legislativa temporanea presso il Consiglio di Stato

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 5 marzo 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANOLINI DECANO.

**L'onorevole Doria, a nome dell'Ufficio III, propone la convalidazione della elezione dell'avvocato Valentino Pasini, membro della Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato. — Vi si oppongono gli onorevoli Mellana, D'Ondes-Reggio e Depretis, il quale così parla intorno alla controversia sorta sulla eleggibilità dei componenti la Commissione predetta:**

SPIACEMI, o signori, di prender parte ad una discussione, il risultato della quale dovrebb'essere, secondo la mia intima convinzione, di escludere dalla Camera alcuni dei nostri onorevoli colleghi, uomini per dottrina e per ingegno preclari, e che certo potrebbero portar luce nelle discussioni a cui il Parlamento si avvicina. Ma l'onorevole D'Ondes-Reggio vi dimostrava siccome questa controversia sia strettamente connessa col sistema parlamentare, e possa, ove sia malamente decisa, recarvi grave perturbazione, e innanzi a siffatte considerazioni qualsivoglia altro riguardo è da tenere in niun conto, ed è per ciò che prendo parte a questa discussione, nella quale pienamente divido l'opinione di coloro

i quali credono che i membri della Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato sono rivestiti d'un ufficio che li rende ineleggibili.

Comincierò dal rispondere ad un'osservazione dell'onorevole relatore, il quale diceva: signori, presto avrete innanzi a voi la discussione del bilancio. In quella occasione vi sarà facil cosa il tôrre via questa cattiva istituzione, se tale la giudicate; vi sarà facile di far cessare questo pericolo per le istituzioni dello Stato; voi potrete negare i fondi al ministro; cesserà l'indennità o lo stipendio, e la questione sarà finita.

Mi permetta l'onorevole relatore di notare il vizio del suo ragionamento.

Si tratta di vedere se debbansi ammettere nel Consesso legislativo, nel Consesso a cui appartiene il supremo sindacato sugli amministratori della cosa pubblica e dei fondi dello Stato, si tratta, dico, di vedere se debbansi ammettere in questo Consesso, malgrado le disposizioni della legge, alcuni nostri colleghi, i quali crediamo siano fra quelli che la legge reputa interessati all'amministrazione dello Stato, e come tali esclusi dalla Camera.

Ora, se noi ammettiamo che debbasi sospendere e rimandare la discussione sull'ammessibilità di questi onorevoli nostri colleghi, essi prenderanno parte ai lavori della Camera, e quando verrà in discussione il bilancio noi non potremo al certo impedire ch'essi prendano parte alla discussione ed al voto. Adunque noi vediamo fin d'ora diminuito il numero dei voti indipendenti, e con ciò veniamo a diminuire la libertà del Parlamento e l'efficacia del suo potere.

Venendo alla questione, dirò ch'essa può essere in diversi modi formulata e risolta. Alcuni credono che i membri della Commissione legislativa non abbiano impiego alcuno; l'indennità di cui godono non li converte in funzionari dello Stato, non sono che semplici cittadini, ed esercitano quindi il diritto che a loro appartiene, a termini dello Statuto, di

sedere nel Parlamento. Vi sono altri, i quali, per avventura, li credono impiegati, ma rivestiti tuttavia di tale ufficio, il quale li fa capaci di aver seggio nel Parlamento, perchè eguale ad altri cui la legge dichiara aperto il Parlamento nazionale.

Io non divido nè la prima, nè la seconda di queste opinioni. Dichiaro tuttavia che, nelle condizioni affatto eccezionali e straordinarie in cui trovasi l'Italia, reputo quasi impossibile lo escludere affatto ogni idea di assimilazione; sono uniti sotto un solo Governo paesi retti da legislazione affatto diversa; vediamo impieghi ed impiegati diversi di nome, poco o nulla diversi nelle attribuzioni: lo escludere affatto ogni parificazione, credo che non sarebbe cosa nè giusta, nè utile. Ma non è adesso che una simile questione debb'essere trattata e risolta; quando sarà fatta la consueta indagine per conoscere quali siano i nostri colleghi che rivestano il carattere d'impiegato, allora verrà appunto la discussione se i consiglieri di luogotenenza, di cui accennava il signor relatore, ed anche se i commissari presso il Consiglio di Stato debbano o no reputarsi impiegati, ed essere soggetti al sorteggio. Ora non debbe trattarsi che della verificazione dei poteri, e l'unica questione che dobbiamo discutere è quella dell'ammissibilità dei nostri onorevoli colleghi.

Io credo che, per farsi un concetto possibilmente esatto della questione, dobbiamo, come ben disse l'onorevole relatore, indagare l'origine storica della legge, e vedere se per avventura possiamo trovare argomento, il quale ci possa meglio illuminare sulla condizione di questi impiegati, o commissari straordinari che dir vogliamo. Indagata l'origine storica di questa, che chiamerò come l'ha chiamata lo scorso anno l'onorevole ministro dell'interno, *istituzione straordinaria*, vedremo di scoprire il concetto legislativo che ha informato la legge, di accertare la condizione attuale dei membri della Commissione legislativa, e allora ci sarà forse

più facile di risolvere la questione, e di risolverla siccome deve un Consesso politico che procede alla verificazione dei poteri, applicando rigorosamente la legge, ed interpretandola secondo lo spirito delle istituzioni parlamentari.

Nella seduta del 16 maggio dell'anno scorso il Governo presentava un progetto di legge, nel quale proponeva di instituire nel Consiglio di Stato una sezione temporanea per lo studio e la formazione di progetti di legge. Determinavasi in questo progetto la composizione di questo nuovo Consesso; fissavasi il numero ed il grado di coloro che ne dovevano far parte; indicavasi che per decreto reale si sarebbero determinati i modi e le forme da osservarsi nell'esercizio delle funzioni; dicevasi che il presidente ed i consiglieri, chiamati a formare questa sezione, non avevano stipendio, ma bensì un assegnamento a titolo di indennità; e all'articolo 3 si stabiliva con apposita e ben chiara disposizione che la nomina a membro di questa sezione non faceva cessare la qualità di deputato, nè faceva sì che i membri di essa dovessero essere computati nel novero degli impiegati.

Come si rivela adunque la mente del legislatore in questo disegno di legge?

In questo progetto si istituisce una sezione temporanea del Consiglio di Stato, ed i membri chiamati a farne parte hanno incarico temporario, non hanno stipendio, non debbono godere che di un assegnamento a titolo di indennità.

Non ostante questa disposizione l'autore del progetto credette necessario stabilire per legge che la nomina a membro della sezione straordinaria del Consiglio di Stato non dovesse far perdere la qualità di deputato, il che vuol dire che egli credeva che, laddove una espressa disposizione di legge non fosse intervenuta, i deputati nominati a far parte di quella sezione straordinaria avrebbero dovuto cessare dalla deputazione.

Parmi, o signori, che questo ragionamento sia di tutta evidenza. Come era naturale, contro una cotale disposizione si

elevò negli Uffici della Camera un'opposizione assai viva; parve che offendesse e mirasse ad eludere una prescrizione del patto fondamentale del regno ed una delle più importanti fra le nostre leggi politiche, la legge elettorale.

Abbiamo in fatti l'articolo 50 dello Statuto, il quale dice che l'ufficio di deputato non può dar luogo ad indennità.

Non si tratta, o signori, *de iure constituendo,* si tratta *de iure condito;* in teoria si può disputare sulla bontà di questa disposizione; in pratica noi, che facciamo parte, non di una Costituente, ma di un'Assemblea legislativa, dobbiamo esattamente osservarla, ed è nostro preciso dovere di impedire che per via obliqua venga questo patto della legge fondamentale vulnerato.

Abbiamo anche la più importante delle leggi politiche, la legge elettorale, la quale in termini chiarissimi dispone che gli impiegati o funzionari i quali ricevono stipendio sul bilancio dello Stato non sono eleggibili: la legge fa delle eccezioni; ma notate con quanta esattezza la legge fa una minuta e precisa enumerazione, e, scegliendo con gelosa previdenza, indica ad una ad una poche categorie di impiegati fra quelle che pel numero non variabile se non dietro disposizione legislativa e per l'ufficio sono più indipendenti dal potere, e ciò evidentemente allo scopo di comporre il Consesso legislativo, per quanto sia possibile, di cittadini estranei all'amministrazione dello Stato, sulla quale deve esercitare il suo controllo e la sua vigilanza. Le ragioni della legge sono troppo ovvie, perchè io mi dilunghi ad esporle; già le indicava acconciamente l'onorevole deputato D'Ondes-Reggio.

Se noi, o signori, entriamo in un sistema nel quale l'amministrazione dello Stato ed il potere legislativo possano insieme confondersi, e gli elementi chiamati a comporre il Parlamento siano mutati, noi veniamo ad alterare il patto politico del regno italiano; e noi, signori, certo senza volerlo, ci avvieremo verso quella forma di Governo piena di

ipocrisia, sì giustamente stigmatizzata da un pubblicista francese, come quella della quale si può dire che il Governo non ha la maggioranza perchè ha ragione, ma ha ragione perchè ha la maggioranza.

Dio ci guardi, o signori, Dio preservi l'Italia dal pericolo di vederci avviati su questa pessima strada.

Mi si dirà: la legge, quale fu presentata dal Governo, fu mutata; una nuova legge sopravvenne; i ragionamenti fatti in quella ipotesi non valgono. È vero, una nuova legge fu sancita; in questa nuova legge non si parla più di una sezione del Consiglio di Stato, si parla di una Commissione straordinaria presso il Consiglio di Stato; trovo una differenza di nomi; ma noi, spero, guarderemo alle intrinseche disposizioni ed al fatto, e non al nome con cui abilmente può essersi celato. Nella nuova legge non c'è parola di assegnamento a titolo d'indennità, non si parla nemmeno d'indennità; è stanziata una somma per le spesa, e non c'è altra disposizione.

Malgrado queste differenze, vediamo come fu attuata la legge, vediamo come stanno nel fatto attualmente le cose; e, se non troveremo differenza tra le funzioni, il carattere, i vantaggi assegnati alla Commissione straordinaria legislativa in confronto della progettata sezione straordinaria aggiunta al Consiglio di Stato, noi dovremo conchiudere che le cose sono negli stessi e precisi termini, e che perciò, siccome allora credevasi necessaria una prescrizione legislativa per la ammessione dei membri della sezione straordinaria, così questo dovrà pure richiedersi nel caso nostro, e ritenersi necessario per l'ammessibilità dei membri della Commissione straordinaria di legislazione.

Con reale decreto del 14 luglio il Ministero, provvedendo alla esecuzione della legge ed alla composizione della Commissione straordinaria presso il Consiglio di Stato, fissò il numero dei membri chiamati a farne parte, stabilì che questi membri debbano essere nominati secondo date norme e per

decreto reale; tracciò il metodo, secondo il quale questo nuovo corpo doveva disimpegnare gli uffici che la legge gli affidava; prescrisse che i commissari avrebbero diritto ad una indennità, la quale non oltrepassasse l'ammontare dell'onorario di cui godono i Consiglieri di Stato.

Se non sono male informato, mi pare che potevasi aggiungere che l'indennità non doveva essere nè maggiore nè minore dell'onorario assegnato ai Consiglieri di Stato, perchè mi pare che sia fissata nell'identica somma. Ma poi, come va che la indennità sia affatto eguale per tutti? Indennità vuol dire risarcimento dei danni o rimborso delle spese.

Ora come avviene che l'indennità di viaggi, di trasferta, e simili, sia sempre liquidata *a priori* nella stessa precisa somma, e come mai viene a corrispondere allo stipendio di un consigliere di Stato? Come avviene mai questo, e come, dopo questa combinazione singolare, si chiama indennità e non stipendio?

Per me dico che nella sostanza la sezione temporanea presso il Consiglio di Stato rivive esattamente nella Commissione straordinaria, ed è composta di funzionari temporanei, ma aventi stipendio sul bilancio dello Stato, non altrimenti di molti altri impiegati.

Potrei citare alcuni brani della discussione che ha avuto luogo l'anno scorso per dimostrare che dinanzi alla Camera la questione rimase illesa. Si credette prudente consiglio di evitare la discussione. Del resto, la legge portata avanti alla Camera non vincolava punto il Ministero, il quale poteva chiamare dei deputati a far parte di questa Commissione, ma poteva anche farne senza: perciò non si poteva fare una discussione sopra un'ipotesi che poteva anche non mai verificarsi; ad ogni modo, nella discussione che ebbe luogo in Parlamento, la questione fu lasciata in disparte, e rimase illesa.

Ora, io dico, dal momento che la Commissione legislativa corrisponde alla sezione straordinaria dapprima ideata

dopo che il Ministero aveva esso medesimo riconosciuta la necessità di un provvedimento legislativo, perchè i membri della sezione straordinaria del Consiglio di Stato potessero sedere in Parlamento, parmi che non si possa dubitare un istante che coloro i quali fanno parte della Commissione straordinaria non possono essere ammessi nella Camera, imperocchè la disposizione di legge che occorre non esiste, ed è perciò che io penso essere l'elezione del collegio di Codogno da dichiararsi nulla.

Per quanto ad alcuno di noi possano rincrescere le conseguenze del proposto annullamento, io credo che non dobbiamo esitare a votarlo; questo voto non può dirsi al certo contrario alla lettera della legge rettamente interpretata, ed è imperiosamente domandato dalle considerazioni che vi esponeva l'onorevole deputato D'Ondes-Reggio.

Sarebbe male, o signori, che innanzi a disposizioni così chiare dello Statuto che vietano le indennità; innanzi a disposizioni così evidenti della legge elettorale che escludono gli impiegati, si ammettessero da noi, come validamente eletti, dei funzionari, i quali, se non possono chiamarsi impiegati nel senso burocratico della parola, sono evidentemente impiegati nel senso politico, interpretando rettamente la legge, e considerando non le sole parole, ma lo spirito e i fatti. In una discussione come questa, ogni considerazione di persone deve tacere, quando si tratta di comporre, in un modo che sia conforme alle istituzioni parlamentari, il Consesso, il quale dovrà decidere degli interessi più vitali e dell'avvenire della nostra patria.

**In risposta all'onorevole Minghetti, ministro dell'interno, che ne aveva sostenuta la eleggibilità:**

Debbo rispondere una parola all'onorevole ministro dell'interno.

Mi permetta di dirgli che alla mia volta io sarei veramente dolente e meravigliato, se egli non avesse dovuto aspettarsi di trovarmi opponente alla ammessione nella Camera dei membri della Commissione legislativa.

L'anno scorso il Ministero fece la proposta di cui ho fatto cenno alla Camera, ed io fui tra quelli che si mostrarono più avversi ad essa e più preoccupati delle conseguenze che nell'ordine politico avrebbe avuto il progetto.

L'onorevole ministro dell'interno non vorrà sicuramente contraddirmi. Egli sa che negli Uffici, nella Commissione, nella Camera io mi sono mostrato avversario, forse fino alla esagerazione, a tutte le parti del disegno di legge; è vero che io ho acconsentito, e ben di buon grado, ad accordare al Ministero un fondo di 63,000 lire per spese di Commissioni legislative; in verità io credeva di fare un'ottima proposta ed utilissima allo Stato; il Ministero voleva riformare tutti gli ordini amministrativi del regno, voleva rifare le leggi di finanza, voleva riordinare gran parte della legislazione giudiziaria; e per provvedere a tutto questo enorme lavoro non domandava che 63,000 lire! Era ben poca cosa, ed in verità avrei creduto fare atto di cattivo cittadino a negargli una sì piccola somma.

Ma il signor ministro deve pur ricordarsi che io fui fino all'ultimo nella minoranza col mio amico Tecchio, per ciò che il Ministero volle persistere nell'idea di creare una Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato, e dagli Atti della Camera risulta chiaramente il mio voto contrario alla prima ed alla seconda proposta. Io non ho dunque

vincolo nessuno, ed ho anzi debito di combattere questa elezione.

Il signor ministro doveva dunque aspettarsi la mia opposizione e non il mio assenso, e, se si richiamasse alla mente quella discussione, non farebbe più le meraviglie che io mi opponga alle conclusioni proposte dal III Ufficio, anzi deve permettermi il signor ministro che io gli dica che la discussione istessa della Camera dimostrò chiaramente che questa grave questione, che tocca i diritti politici, lo Statuto e la legge elettorale, si volle in allora eliminare prudentemente dalla discussione; il signor Galeotti, membro della Commissione, diceva che « il progetto della Commissione eliminava gli inconvenienti principali cui si alludeva, anzi li eliminava tutti, » ed erano appunto gli inconvenienti nei rapporti costituzionali.

E lo stesso signor Galeotti s'esprimeva, parlando della più grave questione, di quella che riguardava la eleggibilità dei membri della Commissione legislativa, in questi termini:

« La Commissione ha creduto poi di togliere radicalmente il pericolo di eludere la legge, quanto al numero degl'impiegati, tuttavolta che fosse eliminato di pianta l'articolo 3 che comparisce nel progetto del Governo. »

Del resto il ministro sa che nessuno di noi sarebbe alieno, ed io al certo nol fui e nol sono, dall'accordare una indennità, durante le vacanze parlamentari, ad un deputato che fosse chiamato alla capitale e dovesse incontrare spese per lavori cui non sarebbe tenuto in forza del mandato legislativo.

Ma, signori, lo stato delle cose è ben diverso; trattasi di una vera istituzione straordinaria, come l'ha chiamata lo stesso ministro dell'interno nella sua relazione sul primitivo disegno di legge, una vera istituzione straordinaria, una Commissione i cui membri hanno nel fatto la più essenziale prerogativa degl'impiegati, hanno, cioè, una retribuzione in compenso dell'opera che prestano allo Stato. Quindi, in

faccia alle disposizioni della legge elettorale, che limita il numero degl'impiegati; in faccia ad una disposizione dello Statuto, che interdice ai deputati di godere d'alcuna indennità, non potrebbesi permettere che questi funzionari sedessero in Parlamento, se non violando per vie indirette la legge fondamentale e le leggi politiche dello Stato. A ciò conduce inevitabilmente il cumulo di un ufficio legislativo e di un ufficio retribuito commesso loro dal potere esecutivo.

**Dopo prova e controprova la Camera delibera di convalidare la elezione dell'avvocato Valentino Pasini a deputato del collegio di Codogno.**

## Riordinamento della Cassa degli invalidi della marina mercantile

**Il 20 marzo 1861 dal conte di Cavour, presidente del Consiglio e ministro della marina, fu presentato alla Camera dei Deputati questo disegno di legge che, esaminato dalla Commissione composta dei deputati Castagnola, Bertini, Musmeci, Ciccone, Macchi, Leopardi, Monticelli, Bertea e Ricci Giovanni, fu da quest'ultimo riferito il 24 aprile 1861.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 30 aprile 1861.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DI TORRE ARSA.

**Discorso dell'onorevole Depretis nella discussione generale:**

SARÒ brevissimo.

L'onorevole relatore della Commissione disse che nel primo Ufficio prevalse il partito di respingere il disegno di legge.

Dirò alcune cose, di cui mi ricordo, della discussione che avvenne nel primo Ufficio, al quale io allora apparteneva, posciachè parmi che possano recare qualche lume sulla discussione presente.

Egli è appunto perchè è noto a tutti essere il signor presidente del Consiglio uno dei più fermi propugnatori delle libertà dell' industria e del commercio, che ha fatto una certa sensazione di vedere presentata da lui questa proposta, la quale non si può negare che contenga una vera negazione di questo principio.

Nel primo Ufficio non si è contestata l'utilità di queste istituzioni di beneficenza, ma si è creduto che si potesse limitare l'azione del legislatore e del Governo a promuovere, a creare, ad aiutare, a far legale la esistenza di queste casse, e non oltre.

Si è fatta l'osservazione che il paese, appena iniziata la nuova êra di libertà, ha veduto sorgere e prosperare, senza protezione di leggi o di Governo, le associazioni di mutuo soccorso, e si è detto che, fondandosi sulla fatta esperienza, era lecito sperare che, posto un fondamento legale alle associazioni dei marinai aiutandone la formazione con una legge benefica che accordasse incoraggiamenti ed aiuti, queste associazioni si sarebbero fondate assai facilmente, ed avrebbero compiuto lo stesso ufficio a cui son destinati i corpi morali che si vogliono creare con questa legge.

In ciò stava la differenza tra l'opinione prevalsa nell'Ufficio e quella del Governo. Nell'Ufficio primo volevasi, cioè, una legge che promovesse, aiutasse la libera formazione di queste associazioni, mentre il disegno di legge ministeriale crea una nuova amministrazione governativa, posciachè il Governo, mi si permetta di dirlo, in questo progetto, così com'è formolato, fu condotto al sistema contrario a quello del primo Ufficio.

Infatti, poniamo pure che non si voglia seguitare l'idea manifestatasi in seno del primo Ufficio, io comprenderei che si ponessero in questa legge le basi per la fondazione di queste casse di soccorso; ma non posso capire che si voglia discendere a regolare minutamente la vita, l'azione, l'amministrazione minuta ed ogni procedimento di questi corpi.

Questo sistema, dopo tante lodi impartite al discentramento, mi permetta il signor presidente del Consiglio che glielo dica, io non lo posso davvero comprendere. Quando la legge si fosse limitata ad autorizzare queste casse e a dichiararle corpi morali; quando si fosse provvisto alla loro prima dotazione, anche assegnando a loro beneficio qualche

tassa, o qualche provento, accordando, se si vuole, e regolando la facoltà che loro si concedesse di percevere tasse personali da loro consentite; quando si fosse in ogni modo incoraggiata la fondazione di queste casse, di questi corpi morali, non crede l'onorevole ministro della marina che lo sviluppo naturale del commercio marittimo (tutti lo crediamo immancabilmente, ed egli deve crederlo più di tutti, il signor ministro, che il nostro commercio marittimo deve entrare in una nuova fase di sviluppo e di prosperità), non crede, dico, che possa bastare a dar vita, e durevole vita, a queste associazioni? Non crede che questo sviluppo naturale del commercio, e la prosperità delle popolazioni marittime che ne è la conseguenza, aiutata da una legge, la quale ponesse le basi di queste associazioni, le aiutasse con opportuni provvedimenti, non basterebbero, senza bisogno di creare una nuova ruota, come ora si propone, nel già troppo complicato organismo amministrativo?

Invece, lo ripeto, si è andato nell'estremo contrario; e la legge non si è limitata a dar vita legale e regolare a queste casse, ma volle regolarle minutamente, amministrarle come si trattasse di un interesse intimamente unito ad una delle amministrazioni dello Stato.

In fatti io vedo che nel progetto ministeriale si provvede all'organizzazione dei Consigli a cui dovrà essere data l'amministrazione di queste casse e si fissano norme minute per la tutela dei loro atti d'amministrazione. È adunque unicamente il principio governativo, il principio centralizzatore che domina nella istituzione di queste casse, e non il principio liberale scentralizzatore che lascia all' ingerenza ed all'attività dei cittadini tutto quello sviluppo che non può mancare di ottenersi in un paese governato a libertà; ma, Dio buono! lasciamo un po' che gl' interessi privati provvedano a sè stessi, e tutt'al più procuriamo che si fondino queste casse e queste associazioni; ma, una volta fondate, lasciamo che provvedano esse stesse ai loro interessi.

Ecco in che cosa si criticava questo progetto di legge nel primo Ufficio.

Il signor ministro osservava giustamente che il Parlamento ha moltissimi affari i quali devono essere necessariamente discussi e definiti nel suo seno, moltissime materie le quali devono formare oggetto di un provvedimento per legge, che quindi non bisogna aumentare i suoi lavori.

Il ragionamento ha il suo peso: ma mi permetta il signor ministro che gli dica che esso si può ritorcere contro il Ministero.

Anche il Ministero ha tanti lavori, tanti affari sulle braccia, ed a me sembra che tutte le volte che se ne può scaricare decentemente, mi si permetta la frase, lo dovrebbe fare, poichè il suo interesse e l'interesse dello Stato lo deve spingere a diminuire quella mole enorme di lavoro.

Perchè vuole andar adesso ad intromettersi perfino nella contabilità di questa amministrazione, nell'esame ed approvazione dei bilanci preventivi e consuntivi, nei contratti di compra e di vendita, e in che so altro? Ma di tutti questi atti non potrebbesi affidare l'esame ad un'altra autorità che offra la stessa garanzia che offre il Governo, ed esoneri il medesimo da un'ingerenza troppo minuta, troppo secondaria, a fronte alle gravissime cure di cui è sovraccarico chi sovraintende agl' interessi generali ed all'amministrazione dell' intero Stato?

Per ciò io approverei l'idea, emessa dalla Commissione, che alle Giunte provinciali fosse affidata la tutela di queste casse di soccorso, le quali sarebbero così abbastanza garantite.

Il signor ministro diceva che col mezzo di questa tassa di previdenza, si veniva a moralizzare il marinaio, e che anche per questa ragione bisognava approvare la legge.

Ammetterò quanto dice il signor ministro; ma pure debbo ricordare che nella discussione avvenuta nel primo Ufficio si è osservato che per moralizzare il marinaio, per impedire la

emigrazione e la diserzione, il mezzo migliore sarà quello di far migliori le condizioni del nostro commercio marittimo.

Infatti, crede il signor ministro che con la istituzione di queste casse, accompagnate da queste tasse professionali, il nostro marinaio troverà un ritegno a passare al servizio di altre marine mercantili e militari, se continua a trovare i guadagni che ora vi trova? Crede il signor ministro che, se non migliorano le condizioni e i guadagni dei nostri marinai, noi non avremo nè la diserzione, nè l'emigrazione dei nostri marinai in altri paesi e presso altre potenze? Io credo che questo non l'avremo, se non quando vedremo realmente migliorata la condizione della nostra marina.

Poi è da notarsi che questa tassa, che si viene ad introdurre, è affatto nuova nell'Italia meridionale. Ora, io domando se c'è prudenza politica nel colpire d'una nuova tassa una parte numerosa della popolazione che si trova in condizioni di fortuna assai misere.

Non so se politicamente, nelle attuali circostanze, questa nuova tassa, di cui non si potrà sentire il beneficio che in avvenire, e di cui si sente il peso al presente, non so, dico, se questa nuova tassa, la quale verrà a colpire il lavoro di una popolazione, la quale si trova in condizioni tutt'altro che prospere, sia un atto di prudenza politica che si possa senza nessuna esitazione approvare.

Finalmente farò un'ultima osservazione riguardo alla disposizione per la quale è lasciato al Ministero il determinare le condizioni per le quali si acquista il diritto alla pensione od al sussidio. Qui c'è una questione di massima, la quale, in questo caso, mi pare sia assai più grave del solito.

Tutte le volte che si tratta di creare un diritto, è incontestabile che ci vuole un'espressa disposizione di legge. I militari, gli impiegati non hanno diritto ad una pensione, se non in quanto questo diritto è stato stabilito e misurato dalla legge.

Ora perchè fare un'eccezione a questa regola generale? Perchè abbandonare la creazione di questo diritto all'arbitrio

del potere esecutivo, appunto nel caso in cui si viene a colpire d'una tassa precisa e certa quella classe di cittadini ai quali pare che la legge non voglia accordare che in astratto un diritto che ne forma il compenso ed il correspettivo?

Non nego che le ragioni dette dal ministro per riservare al potere esecutivo una facoltà che mi pare indubitabilmente spettare al potere legislativo hanno un certo valore; tuttavia mi pare che non reggano ad un serio esame. Egli disse che vi sono varietà da luogo a luogo, che la vita media può esservi differente, che ignota è la cifra degli introiti.

Mi permetta di rispondergli che sarebbe facile introdurre nella legge una disposizione per cui si stabilisse il diritto a quel *minimum* di pensione che, calcolata la vita media del marinaio in tutte le parti d'Italia, e calcolati i proventi certi della tassa, proventi che si possono desumere dagli elementi noti di cui si compone la marina mercantile, siamo sicuri che potremo corrispondere al marinaio che riunisca certe condizioni una pensione fissa nel *minimum*, e che potrà, quando le casse migliorino, aumentare in proporzione. In questo modo la legge fisserebbe il diritto, e sarebbe tolta una disposizione che, a mio senso, contrasta con l'ordine costituzionale, e si provvederebbe, in certo modo, sin d'ora, a far tacere in parte almeno i reclami di coloro i quali, vedendosi colpiti da una tassa, non vedrebbero in questa stessa legge stabilito in modo incontrastabile il diritto di ottenere quando che sia il compenso dei sacrifici ai quali la legge stessa li sottopone.

**Dopo replica del conte di Cavour:**

FARÒ di meglio spiegare al signor ministro il mio concetto, poichè egli non lo ha bene inteso, ovvero io non mi sono abbastanza chiaramente spiegato. A vero dire non venni oggi

disposto a prender parte a questa discussione, quindi le mie parole hanno forse potuto essere oscure.

Osserverò dunque al signor ministro che io ho inteso che la legge e il Governo avessero una parte per creare ed aiutare questa associazione di beneficenza per i marinai, ma una parte minore di quella che vi hanno col progetto di legge, e massime col progetto del Ministero; il progetto della Commissione gli dà già una ingerenza minore.

Tale e non altro è il mio concetto. Io intendo di diminuire la troppa ingerenza del Governo in questa associazione; vorrei che il Governo vi avesse la minore possibile partecipazione amministrativa; ma nello stesso tempo ho detto, che per tutto quello che è inteso a promuovere la fondazione e la prosperità di queste casse, io lodo che si faccia una legge.

Così approvo che il Ministero provveda, perchè la riscossione e la trasmissione dei fondi si faccia per mezzo dei consoli di marina o degli altri agenti governativi. Loderei che si provvedesse ad assegni, a dotazioni, ad incoraggiamenti; quello che io trovo difettoso nella legge (a parte la coattività della tassa alla quale tuttavia mi adatterò quando sia per legge sancito che l'amministrazione non fosse subordinata all'autorità del Ministero), quello che trovo, dico, difettoso, si è che il Governo, già troppo carico di brighe e di faccende, voglia ancora addossarsi tanta ingerenza o diretta, o per mezzo dei suoi alti funzionari, come se si trattasse di un'amministrazione governativa nel senso rigoroso della parola. Egli è per ciò ch'io disapprovo il concetto del disegno ministeriale della legge.

**Seduta del 1° maggio 1861.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DI TORRE ARSA.

**Sull'articolo 7 relativo alla nomina dei Consigli:**

Io sono d'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri che non è conveniente di affidare la nomina degli amministratori della nuova istituzione di beneficenza alle Camere di commercio, che sono esse stesse nominate dal Ministero. Per me accetto ben volentieri la mutazione proposta, con la quale si viene ad introdurre il principio elettivo nella formazione di questi Consigli amministrativi.

Tuttavia non posso ammettere, senza riserva, che, trattandosi di creare un corpo elettorale speciale, basti un decreto reale od un regolamento, e non occorra una legge.

Questo ordine di cose, se avrà la vita da un semplice regolamento, potrà essere da un momento all'altro profondamente alterato e mutato dal potere esecutivo.

Per questo riflesso io veggo che la mutazione introdotta, ossia la composizione dei corpi amministrativi che si facesse sulla base di uno schietto e largo principio elettivo, servirebbe a poco, e non offrirebbe garanzia dal momento che il potere esecutivo, naturalmente transitorio, potrebbe mutare la base elettorale e l'eleggibilità, e per tal modo annullare ogni utilità del sistema.

Io quindi amerei che si accettasse la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio; ma si adottasse ad un tempo la massima che la formazione di questi corpi elettorali e l'eleggibilità di chi può essere chiamato a far parte dell'amministrazione fosse stabilita con speciale disposizione di legge.

Nella quale opinione sono confermato dal riflesso che un simile provvedimento è d'ordine legislativo, posciachè attribuisce e crea dei diritti. E che sia d'ordine legislativo lo

dimostra la stessa legislazione vigente per la Cassa degli invalidi della marina.

Infatti è tanto vero che questo provvedimento fu giudicato essenzialmente legislativo, che la legge del 1851, la quale fu, se ben mi ricordo, proposta dall'onorevole presidente del Consiglio, che era allora ministro della marineria, adottò un provvedimento analogo a quello proposto dalla Commissione.

Ora io dico che, se allora si è creduto che dovesse formare oggetto d'una disposizione legislativa la composizione amministrativa della Cassa degl'invalidi della marina, se lo si è creduto allora, non vedo motivo perchè non si debba credere adesso, tanto più quando intendiamo di creare un corpo elettorale, dal quale deve nascere il Consiglio amministrativo, una rappresentanza che sarà un corpo morale. Questi enti e questi diritti non possono, a mio senso, avere una vita legittima, nè adempiere funzioni legali se non hanno un fondamento nella legge.

**All'articolo 11 il conte di Cavour non accetta la redazione della Commissione, la quale vorrebbe che i bilanci della Cassa, i conti consuntivi, i contratti e le alienazioni d'immobili ecc., fossero approvati dalle deputazioni provinciali. — Osservazioni dell'onorevole Depretis:**

L'onorevole Galeotti opponeva alla proposta della Commissione che la deputazione provinciale ha una giurisdizione ristretta, e che, volendole affidare la tutela delle casse per la marina, le si affiderebbe poco ragionevolmente una ingerenza oltre i limiti della propria giurisdizione.

Questo ragionamento lo si può fare anche contro il sistema del Ministero. Infatti il governatore di Palermo, per esempio, non avrebbe egli la tutela della cassa di marina di tutta la Sicilia, quantunque la sua giurisdizione sia limitata ad un perimetro assai ristretto in confronto di quello dell'intera isola, alla quale si estenderà l'azione della istitu-

zione di beneficenza? E non abbiamo altri casi consimili nell'amministrazione delle Opere pie?

Del resto, vi son ben altre ragioni che ci debbono indurre ad affidare la tutela di quelle casse di beneficenza, e, in generale, delle Opere pie, ai corpi elettivi, anzichè agli agenti governativi. Io sono convinto che vi è un grande interesse pubblico a scaricare il Governo, e gli alti funzionari che lo rappresentano nelle provincie, da tutte quelle ingerenze e da tutti quegli affari che, senza danno evidente e dimostrato del paese, possono essere affidati ai corpi elettivi ed alle magistrature che nascono dal suffragio popolare.

Nè mi move quanto si disse dal signor ministro, che avendo parte all'amministrazione della casse degli agenti od impiegati dello Stato, questi possono essere più efficacemente sorvegliati e controllati dagli alti funzionari amministrativi. Su di ciò è da notare che sono molti i casi, nei quali gli agenti del Governo prendono parte all'amministrazione di corpi morali, e tuttavia l'amministrazione è subordinata alle deputazioni provinciali e a corpi morali elettivi; ed inoltre è pure da osservarsi che la sorveglianza ed il controllo esercitato dai corpi che nascono dal suffragio elettorale è ben spesso e più rigoroso e più efficace di quello che si esercita dal Governo.

Io credo quindi che si possa ammettere il sistema della Commissione, ed affidare ad un corpo elettivo l'esame, la tutela e il controllo degli atti amministrativi di questi nuovi istituti di beneficenza.

**Dopo discussione è approvato l'articolo 11 proposto dal Ministero in questi termini:**

Sono approvati dall'autorità superiore amministrativa del luogo, ove hanno sede le casse, i bilanci preventivi, i conti consuntivi, ecc.

**Approvato dalla Camera dei Deputati in questa stessa seduta (Voti favorevoli 208, contrari 11) tale disegno di legge fu adottato dal Senato del Regno il 10 luglio 1861.**

**(Legge 28 luglio 1861, n. 360).**

# Petizione della città di Siracusa per essere reintegrata a capoluogo di provincia

## CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 20 maggio 1861.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**La Commissione delle petizioni, relatore Castagnola, proponeva di rinviare la petizione della città di Siracusa alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge pel nuovo reparto amministrativo del regno. — L'onorevole Depretis presenta, insieme all'onorevole Bixio, il seguente ordine del giorno:**

La Camera invia al Ministero la petizione della città di Siracusa, ed invitandolo a presentare un disegno di legge col quale sia risolta la questione, passa all'ordine del giorno.

**E così ne svolge le ragioni:**

S'IO POTESSI contare sulla benevola attenzione della Camera, dopo una sì lunga discussione, vorrei esporre i motivi che mi hanno indotto a presentare l'ordine del giorno, del quale il signor presidente ha dato lettura. Quest'ordine del giorno mi pare concepito in modo da poter essere adottato dalla Camera e dal Ministero. Non ho infatti, nella mia proposta, stabilito pel Ministero alcuna scadenza perentoria per quanto deve fare. Ricevuta la petizione, il Ministero avrà cura di farla esaminare dal Consiglio di Stato; sentirà il voto del Consiglio della provincia, come

la legge prescrive; farà, insomma, tutte le indagini che crederà necessarie, ma dovrà farne soggetto di speciale proposta di legge, senza rimandare la soluzione della controversia a tempo lontano.

La mia proposta dovrebb'essere accettata da quanti desiderano sinceramente un esame ponderato e una soluzione soddisfacente e vicina della controversia.

La questione di cui si tratta è grave; essa include principii tanto importanti, che una decisione, quale venne proposta con un semplice ordine del giorno, verrebbe a stabilire precedenti che potrebbero essere funesti.

L'onorevole Cordova respinge l'ordine del giorno da me proposto, perchè egli crede non faccia d'uopo di una nuova legge; egli chiede alla Camera che richiami in vigore una legge esistente, anzi che s'inviti il Ministero ad eseguirla, e a ciò basta, egli dice, un ordine del giorno. Ma io domando all'onorevole Cordova: è egli ben sicuro che la sua istanza possa venire accolta? Crede veramente si possa richiedere con fondamento l'esecuzione di una legge? Esiste, è conosciuta una disposizione di legge chiara, indubitabile, che si possa invocare, e la cui interpretazione non dia luogo a dubbi, ad incertezze? Egli avrà per certo questa convinzione, ma mi permetta di dirgli che non tutti l'abbiamo; mi permetta anzi di dirgli che io e non pochi con me, hanno una convinzione contraria, della quale esporrò brevemente i motivi.

Il decreto del 17 maggio dell'illustre generale Garibaldi ristabiliva, secondo le antiche leggi della Sicilia, i distretti, e in ogni distretto nominava un governatore con poteri estesissimi: era un provvedimento rivoluzionario, inteso a superare le difficoltà della guerra e a scomporre l'ordinamento politico del vecchio Governo.

Nell'articolo 9 di quel decreto evvi una disposizione generica e non tassativa, con la quale le leggi, i decreti e i regolamenti che esistevano al 15 maggio 1849 erano ri-

chiamati in vigore: la quale disposizione, anch'essa dettata dalle straordinarie circostanze, per la sua medesima ampiezza, per le moltissime sue applicazioni, debb'essere interpretata secondo il suo vero significato e non applicarsi ad ogni caso qualsivoglia, senza esaminare se l'applicazione è razionale e possibile.

Ma sia pure che l'articolo 9 debba intendersi in modo da tener ferme e richiamare in vigore le disposizioni del Comitato generale di Palermo, sanzionate dal Parlamento siciliano; rimane ancora a vedersi se atti posteriori emanati e dallo stesso dittatore e dai suoi rappresentanti non vi abbiano per avventura derogato.

E perciò il mio dire sarà breve, e mi limiterò a notare che due decreti dello stesso dittatore, successivi a quelli che ho indicati, del 17 maggio, vi portavano delle modificazioni profonde.

Infatti con un decreto, se non erro, del 17 giugno i governatori di Palermo, Messina, Catania, Noto, Girgenti e Trapani furono creati governatori di prima classe; quelli degli altri distretti furono chiamati di seconda classe, e i Consigli di governo colle attribuzioni dei Consigli d'intendenza prima creati per ciascun distretto, furono istituiti nei soli capoluoghi delle provincie con giurisdizione nell'intiera provincia.

Con altro decreto poi, in data del 29 giugno, si stabilì che, finchè non fossero determinati con apposita legge i poteri e le attribuzioni dei governatori, quelli di prima classe estenderebbero la loro autorità sull'intiera provincia.

Con tali provvedimenti si procedeva verso la ricostituzione delle provincie in modo diverso da quello che vigeva il 15 maggio 1849.

Venne infine la legge comunale. Questa legge, la quale, con poche modificazioni, è perfettamente conforme a quella vigente nelle antiche provincie del regno, aveva necessariamente annessa una tabella, dalla quale appariva la

circoscrizione amministrativa delle provincie, dei circondari, mandamenti e comuni.

La tabella fu dichiarata parte integrante della legge col decreto del 26 agosto; ma anche per sè è una parte necessaria della legge, per determinare la competenza delle autorità, la giurisdizione e la sede dei giudizi amministrativi, i capoluoghi, ove i giudizi o le rappresentanze provinciali risiedono. Noi sappiamo tutti che la legge amministrativa prescrive per le convocazioni dei Consigli provinciali che queste si fanno a giorno fisso e in luogo prestabilito dalla legge. Noi sappiamo tutti che, in forza dell'articolo 156 della legge, il Consiglio provinciale si raduna nel capoluogo di provincia. Il capoluogo è indicato dalla tabella unita alla legge, e non può senza una legge mutarsi.

Una disposizione analoga, circa la immutabilità del capoluogo di provincia, è nelle leggi di altri paesi; era nella legge sarda del 1848; esiste nella legge del Belgio, nella quale però evvi una clausola che non si trova nella legge pubblicata oramai in tutta Italia.

Infatti, secondo la nostra legge, il potere esecutivo non può convocare il Consiglio provinciale altrove che nel capoluogo di provincia, e questi non può essere, senza una legge, mutato; mentre nella legge del Belgio è fatta facoltà al potere esecutivo di convocare, in casi straordinari, altrove che nel capoluogo di provincia, il Consiglio provinciale.

Con siffatte disposizioni di legge e colle successive, colle quali fu creato l'impianto dell'amministrazione provinciale in Sicilia, siccome colle varie disposizioni governative di nomina dei governatori, consiglieri di governo e impiegati dei governi e delle intendenze, venne, e per le leggi, e per la loro applicazione stabilito, sia per la città di Noto che per gli altri capoluoghi, e nel modo il più incontestabile la loro qualità di capoluoghi di provincia.

Una domanda mi si può fare. Dirà taluno: perchè il legislatore non ha fatto indagini nella scelta del capoluogo.

Rispondo che le circostanze non lo permettevano: un'indagine e una controversia in quell'epoca sarebbe stata grandemente inopportuna; Siracusa era occupata dai Borboni: era d'uopo fissare per legge il capoluogo di quella provincia affinchè potesse la legge attivarsi. Era questa una necessità legale che non ammette dilazione. E, del resto, che nessuno in quell'epoca pensasse alla mutazione, o, meglio, alla riparazione che ora giustamente si dimanda, lo prova il non essersi alzata una sola voce a reclamare a favor di Siracusa. Se una sola voce si fosse elevata a quell'epoca per reclamare a favor di Siracusa, io, che avevo l'onore di essere a capo del Governo della Sicilia, avrei per certo esaminato seriamente la questione, per vedere se almeno era il caso di sancire per legge una riserva, onde a suo tempo fosse fatta giustizia per Siracusa. Io, personalmente, non dissimulo, o signori, l'opinione che in questo momento mi son fatta. Se dovessi proporre un provvedimento a riguardo del capoluogo della provincia di Noto, non esiterei per moltissimi e gravi motivi a proporre la città di Siracusa.

Ma oggi sovrasta ad ogni considerazione una precisa disposizione della legge. E dobbiamo anche ammettere essere giusto che nell'interesse di Noto la questione sia discussa ed esaminata ampiamente; una questione come questa non debb'esser risolta per incidente; debbe percorrere i suoi tramiti legali, debb'essere discussa dall'autorità che la legge ha designato.

Io quindi conchiudo: la legge ha stabilito il capoluogo della provincia di Noto, la mutazione non può che per legge essere pronunziata. Il caso è grave e vuole essere risolto con la possibile sollecitudine. Quindi una legge speciale. A ciò, o signori, mira l'ordine del giorno che ho proposto alla Camera. Se la Camera votasse per l'ordine del giorno proposto dalla Commissione verrebbe ad aggiornare troppo indefinitamente una controversia per molti rispetti importantissima: e, d'altra parte, se si adottasse l'ordine del giorno

proposto da coloro che difendono gl'interessi della città di Siracusa, si verrebbe a ristabilire un precedente che potrebbe essere invocato e potrebbe diventare funesto.

Io credo quindi che la Camera può accettare l'ordine del giorno da me e dall'onorevole Bixio proposto; esso lascia al Ministero facoltà di esaminare la controversia e di formarsi un'opinione illuminata: esso potrà quindi portarla alla Camera colla possibile sollecitudine, ma senza precipitazione, ed allora potrà essere risolta con soddisfazione di tutti gli interessi e con rigorosa giustizia.

**L'ordine del giorno Depretis-Bixio non venne accettato dal Ministero. — Fu poi dalla Camera approvato un ordine del giorno proposto dall'onorevole De Donno in questi termini:**

La Camera, volendo evitare decisioni particolari, e ritenendo che il momento opportuno a prendere in esame la petizione presentata in nome di Siracusa sia nella discussione della legge per l'organizzazione generale del regno, passa all'ordine del giorno.

# Voto per l'anniversario della liberazione di Palermo

## CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 27 maggio 1861.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

SIGNORI, la data di questo giorno, 27 maggio, ci ricorda un grande e felice avvenimento. Fu nei giorni che di poco precedettero il 27 maggio 1860, fu in quei giorni che un manipolo di valorosi sbarcati prodigiosamente a Marsala, dopo avere sconfitto numerose ed agguerrite milizie a Calatafimi, circondato dal plauso delle insorte popolazioni giunse sui colli che circondano quel meraviglioso bacino che con una frase poetica, ma pur vera, chiamasi la conca d'oro; il bacino, o signori, in fondo al quale siede, specchiandosi nel mare, la bella e popolosa città di Palermo. Era Palermo la prima mèta a cui miravano quei prodi nel loro cammino vittorioso, ma quella città era occupata da un intiero esercito forte per milizie ordinate, per armi e munizioni copiose, pel mare aperto, per l'aiuto di una flotta, per posizioni munitissime.

Ebbene, o signori, l'illustre duce dei Mille con un miracolo di tattica e di ardimento, delusa la vigilanza delle truppe borboniche, si gettò animosamente sopra Palermo e penetrò nel mezzo della città invano occupata e contesa dalle truppe dei Borboni.

I cittadini, o signori, quando ancora ferveva la lotta, in quello stesso giorno del micidiale combattimento, credettero compiuta la loro liberazione. La città intiera ornò le sue case con mille e mille bandiere nazionali, perchè il popolo di Palermo nel suo mirabile intuito, nella divinazione meravigliosa de' suoi destini, nella sicurezza della sua fede, credette certissima la vittoria, credette che quel giorno la sua città era libera. E infatti, o signori, pochi giorni dopo le truppe nemiche abbandonavano e per sempre la gloriosa città. Questo giorno, o signori, debb'essere e sarà per l'Italia uno dei giorni più memorabili della sua storia, poichè in tal giorno è cominciata la nuova fase della sua rivoluzione, in tal giorno la città di Palermo, una delle più splendide gemme dell'italica corona, potè dirsi unita alla famiglia italiana, nel sacro simbolo che gloriosamente era penetrato, ed erasi inalzato nelle sue mura, e stava scritto sulla nazionale bandiera colle parole: *Italia e Vittorio Emanuele.*

Or bene, o signori, come Napoli festeggierà il 7 settembre, quest'oggi, in questa stessa ora la Sicilia intera festeggia la liberazione della sua capitale, e Palermo festeggia la vittoria riportata nelle sue mura contro gli oppressori. A quest'ora istessa quella illustre ed eroica città vede nelle sue vie festanti le molte e molte migliaia de' suoi liberi cittadini; alla bella festa prende parte la sua numerosa milizia nazionale, tanto bene ordinata e tanto benemerita; essa ne formerà per certo uno dei piu belli ornamenti; e alla gioia comune si associano, ne siam certi, confusamente uniti i prodi soldati che hanno vinto a Calatafimi ed al Volturno e i veterani che hanno trionfato a Palestro e a San Martino, e che insieme fecero sicura la libertà e l'unità della patria comune.

In questo giorno memorabile, o signori, io ho creduto che in questo recinto, nel quale tutte le glorie nazionali devono trovare un'eco, una voce dovesse rammentare questo felice avvenimento. Ed è per ciò che ho deposto sul banco del-

l'onorevole nostro presidente un ordine del giorno, col quale la Camera si associa all'esultanza della popolazione palermitana, che festeggia quest'oggi l'anniversario della sua liberazione, preludio, fin d'allora immancabile, della liberazione e dell'unificazione d'Italia. (*Bravo! Bene!*)

**La Camera approva l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Depretis in questi termini:**

**La Camera si associa all'esultanza della popolazione palermitana, che festeggia quest'oggi l'anniversario della sua liberazione, e passa all'ordine del giorno.**

## Strada ferrata Aretina

**Il disegno di legge per approvare la convenzione riguardante la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona fu presentato alla Camera dei Deputati il 2 maggio 1861 dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro delle finanze Bastogi. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Corsi, Menichetti, Luzi, Susani, Salvagnoli, Macchi, Fiorenzi, Speroni e Valerio Cesare, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 31 maggio 1861. — La discussione incominciò il 10 e continuò sino al 13 giugno.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta dell'11 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**L'onorevole Mellana propone la sospensiva, ritenendo troppo gravoso il contratto proposto e reputando più utile agli interessi dello Stato la esecuzione di questa strada ferrata per cura del Governo.— Considerazioni dell'onorevole Depretis:**

Io non farò che brevissime osservazioni sulla proposta dell'onorevole Mellana, e mi permetterò di chiedere qualche schiarimento.

Si è messa in campo una grande questione, ma su di essa siamo al certo tutti d'accordo. È la questione generale delle nuove ferrovie d'Italia; questione toccata dal signor ministro con quella maestria che tutti gli riconosciamo. Le strade ferrate sono una vera necessità politica per l'Italia. È una

verità indubitata, sulla quale non c'è questione, ed è pure al tempo stesso una necessità economica.

Noi non possiamo pensare a colpire con nuove imposte le popolazioni, se almeno contemporaneamente non provvediamo a migliorare il benessere materiale, e non cominciamo da questo potentissimo fautore di benessere e di civiltà.

Dunque, quando ci viene posta la questione in questi termini: le strade ferrate sono una necessità per l'Italia; questo solo che vi proponiamo è il mezzo per averle prontamente; signori, non c'è discussione possibile; tutti noi, se la questione è posta in tali termini, dobbiamo consentire con l'onorevole ministro.

Ma io mi permetto d'osservare che la questione posta dall'onorevole Mellana non era in questi termini; esso pure ha consentito nella massima, che ormai è un articolo di fede per noi tutti, poichè l'evidenza n'è chiarissima.

L'onorevole Mellana ha soltanto contestato nel caso concreto il sistema pratico adottato dal signor ministro; ha, cioè, contestato che il sistema del signor ministro sia l'unico o il miglior sistema da seguitarsi per raggiungere lo scopo; dunque mi permetterà l'onorevole ministro di osservargli che, estendendo la discussione e portandola a massima generale, ha sviato la questione e l'ha posta sopra un terreno nel quale, nel mio particolare, non mi sentirei di seguirlo. Egli stesso del resto ha osservato che ha dovuto adottare sistemi differenti nei diversi casi, e la storia delle strade ferrate è appunto la storia di sistemi diversi, secondo i casi, secondo le circostanze, secondo i tempi.

Dunque non facciamo questioni di massima in fatto d'imprese industriali; prendiamo i casi concreti, ed esaminiamo se il sistema a cui s'appiglia l'onorevole ministro sia il migliore.

Io dico la verità; non ho potuto difendermi da qualche dubbio.

E qui il signor ministro e la Camera debbono usarci qualche tolleranza a noi deputati dell'antico Parlamento

subalpino, e che abbiamo vista la nostra legislazione sulle strade ferrate procedere per vie che posso chiamare francamente contrarie al sistema che ora ci si propone; noi eravamo forse in un sistema che peccava per eccesso in senso contrario, ma le garanzie per lo Stato abbondavano. Qui noi vediamo invece indeterminata la direzione della linea, e per una parte non credo che si sieno fatti studi di massima, nemmeno correndo...

**Mellana**. Vi sono tre direzioni.

**Presidente**. La prego a non interrompere.

**Depretis**. Se non sono bene informato, si potrà rettificare la mia asserzione.

Indeterminata dunque è la direzione, almeno per oltre cento chilometri, indeterminata la spesa e l'obbligo che lo Stato assume, conservate poi alcune norme e alcuni favori eccezionali. Io vedo, per una linea od una concessione affatto nuova, non riservato allo Stato il monopolio dei trasporti dei dispacci postali, mentre su tutte le altre linee si fa questo trasporto, è riservato ed è addossato alle Società senza correspettivo.

Mi si permetta ora di confrontare questo sistema col precedente. Qui noi abbiamo lo Stato che guarentisce l'interesse e l'estinzione delle obbligazioni da emettersi per formare il capitale necessario per costrurre la strada.

Ebbene, noi abbiamo vedute delle linee che hanno un'importanza assolutamente nazionale, fatte da corpi morali e da privati, e lo Stato, non solo non ha loro data alcuna garanzia od alcun aiuto, ma ha loro imposto l'obbligo del trasporto dei militari, e dei dispacci, ed altri oneri, ed ancora un peso più grave ha accollato alle provincie, all'iniziativa delle quali principalmente si doveva la costruzione delle ferrovie, la manutenzione di strade ruotabili che prima erano mantenute dallo Stato, e ciò per inevitabile conseguenza delle leggi vigenti; e, ad esempio, io vi citerò la ferrovia di Piacenza, la quale è stata costrutta senza nessun

concorso del Governo, e dalla costruzione della quale lo Stato è stato sollevato immediatamente di oltre a cento mila lire annue, che prima dovea spendere pel mantenimento della strada nazionale.

Ora il signor ministro mi permetterà di dirgli che il passaggio da un sistema all'altro non si può operare senza difficoltà; bisogna predisporre l'opinione, tanto più che al nuovo sistema mi pare si possano fare delle obbiezioni di un certo valore.

Io però torno a ripetere che, se non c'è altro sistema, se per far presto le strade bisogna far così, per dotare di ferrovie l'Italia centrale e meridionale che ne furono prive stante i pessimi Governi che hanno pesato su quelle popolazioni, se non c'è altra via, io non mi vi opporrò; ma bisogna dimostrare che la cosa sia veramente in tali termini; bisogna, per esempio, dimostrare che non si potevano fare nemmeno degli studi di massima.

Ora questi progetti, sia che vengano da una società, sia dallo Stato, mi pare che si potessero fare: e così essendo, dovevano precedere la concessione.

Io non voglio considerare l'urgenza di costrurre la linea aretina, perchè su di essa mi riservo la mia opinione; ammetterò tuttavia ch'era utilissimo di prolungare la linea che da Firenze giunge a Pontassieve, se non erro, sino ad Arezzo. Fin là il tracciato non è dubbio; ma, quando si trattava di proseguire ancora questa linea nella direzione della strada di Roma, perchè non si poteva fare uno studio di massima, almeno per determinare il tracciato, e, dentro certi limiti, la spesa?

Non si tratta in fin dei conti che di 100 chilometri; dal cominciamento delle trattative qualche squadra d'ingegneri che lo Stato avesse mandato sul luogo avrebbero fatto in breve tempo gli studi necessari, perchè il ministro avesse gli elementi indispensabili, senza di cui non si è mai fatta sinora alcuna concessione di ferrovie.

Dunque mi pare che non ci fosse questa assoluta impossibilità di procurarci maggiori elementi affinchè nella deliberazione la Camera fosse illuminata.

Giova credere che, se il ministro non ha ottenuto migliori condizioni, ciò sarà avvenuto malgrado tutti gli sforzi fatti con la Società delle ferrovie livornesi. Ma ha egli tentato la concorrenza, ha egli pubblicato un programma, ha egli veduto se potevano essere migliorate le condizioni proposte dalla Società livornese provocando in tutti i modi la concorrenza? Questo non fu fatto.

Eppure il fatto ha dimostrato che la concessione intesa col signor ministro non era l'ultima parola della Società livornese, poichè, quando la Commissione fu d'avviso di mettere nella legge alcune guarentigie a tutela dell'interesse pubblico, il ministro ha creduto di potervi assentire.

Dunque mi pare che almeno un tentativo doveva farsi, almeno doveva risultare alla Camera che si fosse fatto onde migliorare le condizioni gravose del capitolato.

Un altro dubbio che mi nasce è intorno al sistema di emettere delle obbligazioni guarentite dallo Stato. Questo spediente ha sicuramente il suo vantaggio, ma mi pare che abbia anche qualche inconveniente. Le obbligazioni devono essere negoziate; dovendo essere negoziate, è quasi sicuro che, tutto considerato, non potranno essere alienate al tasso della rendita, per una ragione semplicissima. Il mercato delle obbligazioni delle strade ferrate è ristrettissimo, e quello della rendita ha per mercato tutte le piazze d'Europa. È dunque quasi sicuro che, negoziando queste obbligazioni, le negozierete ad un prezzo minore della rendita; dunque la strada costerà più di quello che potrebbe costare allo Stato se esso direttamente avesse fatta una emissione di rendita. Questa questione io desiderava che la Commissione l'avesse considerata e risolta.

Io non vorrei che l'onorevole mio amico Mellana persistesse nella sua proposta sospensiva.

È una linea, se non erro, di circa 200 chilometri, e costerà una trentina di milioni; grazie al cielo noi siamo in tal condizione, in fatto di strade ferrate, che una spesa simile, la quale, quando non si facesse con tutte le cautele necessarie, importerebbe una spesa maggiore di alcuni milioni, e conseguentemente aggraverebbe lo Stato di una garanzia d'interesse e d'ammortizzazione corrispondente, una spesa simile, dicó, e un simile sagrificio per lo Stato, non sarà certo la sua rovina. In parte il danno sarà compensato, se non c'è altro modo, dalla più celere esecuzione. Ma tuttavia la spesa è abbastanza rilevante per trovar giusta la domanda dell'onorevole Mellana che la proposta fosse meglio e più ampiamente corredata di schiarimenti e di spiegazioni.

L'onorevole relatore sa in quanta alta stima io lo tenga, ma mi permetta di dirgli che, quantunque la sua relazione sia bellissima, tuttavia egli, se avesse voluto, ne avrebbe potuto fare una assai più completa, assai più vasta, che avrebbe sciolte intieramente tutte le questioni, e della quale, io pel primo, gli sarei stato obbligatissimo. Ma, non esistendo ora quest'ampia esposizione, non posso trattenermi dal manifestare al relatore ed alla Camera questo mio desiderio. Perciò, senza insistere più oltre in questa questione, mi limiterò a manifestare ancora un desiderio.

È accennato dalla relazione della Commissione alla transazione seguita coi precedenti concessionari. Io vorrei che il signor ministro avesse la bontà di chiarire esattamente la cosa, poichè mi pare questa l'occasione opportuna, onde non lasciare una parte della discussione inesaurita. Vorrei dunque che la Camera venisse informata dello stato in cui si trovano le cose, onde essa possa pronunziare il suo voto con completa cognizione in una questione che, torno a ripeterlo, non posso considerarla come vitale, ma è pur tuttavia abbastanza importante perchè meriti di essere chiarita con tutti quei documenti e con tutte quelle notizie di fatto che possono acquietare la nostra coscienza nel deporre il nostro voto nell'urna.

**Nella precedente seduta respinta la sospensiva che era stata proposta dall'onorevole Susani, la Camera intraprese la discussione generale.**

**Seduta del 12 giugno 1861.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Discorso dell'onorevole Depretis:**

L'ONOREVOLE ministro dei lavori pubblici ebbe ieri la gentilezza di rispondere ad alcune domande che io gli aveva indirizzato. Quantunque la sua risposta abbia dileguate alcune delle obbiezioni che io aveva mosso, tuttavia non le ha dissipate tutte. Egli è per ciò ch'io ho chiesto la parola per fare ancora qualche osservazione sul disegno di legge che si discute. Trattandosi di una concessione nuova, io aveva manifestato il desiderio che il Ministero avesse procurato d'introdurvi quei patti che sono, dirò così, di diritto comune, e fra gli altri ho indicato il privilegio a favore dello Stato del trasporto dei dispacci postali; il signor ministro mi rispondeva che lo Stato ha facoltà di trasportare i dispacci, ma non rispondeva alla mia obbiezione, forse non abbastanza chiaramente espressa, perchè io intendeva che lo Stato si riservasse esclusivamente i trasposti postali.

L'onorevole deputato Cini parlando, mi sembra, a nome della Società concessionaria, o almeno come membro di quell'amministrazione (ciò che, mi permetta di dirlo, non è molto regolare, perchè qui noi parliamo sempre come deputati anche quando diamo schiarimenti) diceva che la Società probabilmente non avrebbe accettato un patto simile; e il ministro aggiungeva poi che, quando lo Stato fosse venuto nella determinazione d'introdurre nella Toscana il monopolio postale, la Società non avrebbe diritto a reclamo di sorta; così almeno mi sembra di avere inteso. Ad ogni modo il signor ministro è presente, e potrà correggermi.

**Peruzzi**, *ministro dei lavori pubblici*. Anzi ho detto che sarebbe stata questione d'indennità, sulla quale era dubbio se la Società avesse diritto.

**Depretis**. Ma allora vi è una ragione di più, perchè trattandosi di una concessione nuova, si debba togliere di mezzo questo dubbio; tanto più che non mi pare veramente ragionevole, allo stato attuale delle cose, l'obbiezione che avrebbe potuto fare la Società.

Lo Stato ha guarentito tanto gl'interessi che l'estinzione, sia delle azioni che delle obbligazioni della ferrovia livornese; e noi vediamo dallo stato unito alla relazione che attualmente lo Stato è sottoposto ad una perdita di 800,000 lire annue. Dunque l'imporre quest'onere alla Società, cioè il privarla di un qualche provento, non riesce che ad aumentare di qualche cosa la perdita dello Stato; la Società non perde nulla.

La Società avrebbe infatti qualche danno nel caso in cui coi proventi sociali potrebbe coprire tutte le sue spese; servire gl'interessi delle azioni e delle obbligazioni, provvedere all'estinzione e al fondo di riserva, e a tutte le spese della gestione sociale; ma per un certo tempo, forse considerevole, io credo che questo non sarà possibile, e che perciò lo Stato non sarà sollevato dal peso al quale è in oggi assoggettato.

A che dunque rileva l'opposizione che avrebbe potuto fare la Società? A ben poca cosa. Ad ogni modo trattandosi di una concessione nuova, trattandosi di un sacrifizio che ora è nulla, e che in epoca lontana potrebbe forse diventare di rilevanza sempre piccola, mi pare che una opposizione della Società non sarebbe stata ragionevole e doveva respingersi.

Io esponeva anche il desiderio perchè in questa concessione si fosse provata la concorrenza. Il signor ministro mi rispondeva, che appunto in questa concessione si era fatto esperienza della concorrenza, ma che i risultati erano

stati tutt'altro che buoni, e che appunto i concessionari precedenti avevano fatto mala prova. Ma la risposta mi è facile: i concessionari precedenti non avevano certo i patti ed il capitolato della Società livornese; e la concorrenza doveva farsi con quelle stesse condizioni...

**Peruzzi,** *ministro dei lavori pubblici.* Il nuovo capitolato è calcato sullo stesso modello.

**Depretis.** Ma non con tutti i patti di quello, nè con eguali condizioni.

**Peruzzi,** *ministro dei lavori pubblici.* Furono rinnovati a un di presso gli stessi patti.

**Depretis.** Ma non identici. Press'a poco non vuole dire gli stessi patti.

Ad ogni modo trattandosi di una linea di tale importanza, mi pare che la concorrenza doveva essere sperimentata. E su questo punto, il signor ministro mi permetta che io glielo dica, la mia obbiezione ne è rimasta intatta.

Egli è ben vero che la Società livornese è quella che può fare i patti migliori, ma è parimenti vero che essa, fra tutte le società immaginabili, è quella che ha il maggior interesse ad estendere la sua linea con la diramazione di Arezzo, ed a mettersi anche da quel lato in contatto colle grandi arterie ferroviarie che solcano l'Italia. Adunque è ragionevole il supporre che la concorrenza avrebbe profittato allo Stato.

Ho fatto anche un'obbiezione circa il sistema delle obbligazioni, ed il signor ministro mi rispose dicendo che il saggio delle obbligazioni è superiore alla rendita.

Ma mi permetta il signor ministro di dirgli che attualmente le obbligazioni sono in numero limitato. Non so se conserveranno ancora questo pregio, quando il loro numero sarà aumentato di tutte le altre che si dovranno ancora emettere, chi sa a quale saggio, per mettere insieme tutto il capitale necessario a costrurre i 200 chilometri di strada che corrono da Firenze all'incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

Poi debbo anche notare un'altra cosa. Le condizioni tra le rendite dello Stato e le obbligazioni della Società livornese non sono eguali.

Le obbligazioni livornesi hanno un vantaggio che non hanno le rendite dello Stato, hanno un sorteggio di rimborso assicurato a scadenze fisse, al pari, e le obbligazioni sono del 3 per cento.

Ora noi sappiamo che lo Stato nelle condizioni attuali non può pensare punto all'estinzione, anzi trovasi in faccia ad impegni enormi, i quali influiscono in modo eccezionale sul corso della rendita; perciò mantengo quel che ho detto, che il ricorrere al sistema delle obbligazioni deve avere per conseguenza di spendere per la strada assai più di quello che si spenderebbe con un diverso sistema.

Io avrei desiderato che la concessione si fosse arrestata ad Arezzo; fino ad Arezzo gli studi sono compiuti; quindi si poteva per questo tronco che è considerevole fare una concessione perfettamente regolare.

Il signor ministro mi rispondeva che la Società non avrebbe probabilmente annuito.

Io credo che vi era un espediente al quale la Società non poteva ragionevolmente rifiutarsi e che avrebbe conciliati gl'interessi della Società e dello Stato.

Pel tronco non studiato da Arezzo all'incontro della strada romana poteva stabilirsi un patto di preferenza a favore della Società livornese, e nel frattempo potevano compiersi gli studi, e allora si poteva presentare un progetto con tutti gli elementi, onde la Camera potesse votare con maturità di consiglio; poichè nella mia opinione, la quale forse non sarà divisa da tutti i membri della Camera, tutto quanto riguarda il tracciato di massima di una ferrovia e il carico che la costruzione viene ad imporre direttamente sulle finanze dello Stato, è materia eminentemente legislativa. Epperciò io credo che il Parlamento non debba abdicare al suo potere di statuire per legge sopra materia di sì alta

importanza; non vi deve abdicare se non in caso di assoluta evidente e comprovata necessità: il che non avviene nel caso attuale, perchè bisogna sempre avere gli studi prima di cominciare i lavori, i quali potevano intanto cominciarsi, o dirò meglio continuarsi e spingersi con sufficiente attività, ed in modo da credere che non si sarebbe perduto nemmeno un'ora di tempo, adoperando ogni cura ed ogni maggior sollecitudine a compiere la costruzione del tronco da Firenze ad Arezzo.

Finalmente io avrei desiderato che il signor ministro mi desse qualche schiarimento intorno alla vertenza coi precedenti concessionari.

Nella legge ultimamente presentata per la concessione della strada da Ancona a San Benedetto del Tronto è compresa questa transazione; ma io in verità avrei desiderato che questa transazione avesse formato oggetto di un progetto di legge separato, che si fosse discusso contemporaneamente o prima della legge di cui ora ci occupiamo. Io avrei desiderato questo, prima di tutto, perchè quella transazione riguarda un affare abbastanza grave perchè la Camera se ne occupi espressamente e porti la sua attenzione unicamente su di esso; in secondo luogo, perchè non è giusto di lasciare quest'affare indeciso, quando veniamo a statuire per legge sopra diritti che sono ancora adesso ventilati avanti i tribunali. E finalmente perchè col sistema adottato si complicano troppo le questioni. In fatti a che cosa si riesce? Si riesce a questo, che la Camera, quando dovrà discutere sulla transazione che si è stipulata tra i precedenti concessionari e lo Stato, dovrà nello stesso tempo discutere sopra una concessione d'una linea importantissima, cioè sulla concessione della linea da Ancona a San Benedetto del Tronto; e quindi si vedrà nella necessità o di approvare una transazione che per avventura potrà reputarsi non conveniente per lo Stato (io non pronuncio il mio giudizio, perchè non l'ho esaminata), o di disapprovarla, ed

allora si troverà nella spiacevole circostanza di dover respingere al tempo stesso la concessione d'una linea che riunisce il sistema delle linee longitudinali verso Napoli, che importa grandemente di veder compiuto nel termine di diciotto mesi fissati dalla concessione.

Ora questo collegamento di diversi affari mi pare troppo complicato; non mi pare che sia il più confacente ad una discussione pacata, illuminata, affatto libera; ed è per ciò che io non ho potuto astenermi dal manifestare queste mie osservazioni al signor ministro, e dal dichiarare alla Camera che in verità io non potrei associarmi ad un simile sistema.

**Per fatto personale, all'onorevole Cini:**

L'onorevole Cini, se ho bene inteso, disse: io parlo, non a nome dell'amministrazione della Società, ma come amministratore e per dare schiarimenti...

**Cini.** *(Interrompendo)* Io ho parlato come rappresentante della nazione.

**Depretis.** Se ha detto diversamente, io non ho più nulla da osservare.

**Cini.** Ho detto che io non sarei entrato nel merito, perchè era amministratore.

**Depretis.** Ma allora mi permetta che io gli dica che sarebbe stata una stranezza enorme che uno il quale appartiene alla amministrazione venisse a discutere sul merito di una questione che lo interessa e che si agita in Parlamento.

Io ho fatto dunque quella avvertenza, perchè anche il dare schiarimenti in una qualità che non sia strettamente quella di deputato, questa facoltà di dare schiarimenti come interessato in un'impresa industriale, nel mio particolare, la contesto.

Del resto, io sono ben lontano dal fare la menoma colpa all'onorevole Cini di questo.

Ora, se l'onorevole presidente me lo permette, risponderei anche su quanto riflette la posta.

**Presidente**. Parli pure, perchè è meglio finire.

**Depretis**. L'onorevole Cini ci diceva ieri essere necessario di sacrificare sull'altare della libertà industriale il monopolio postale.

Io, quantunque discretamente amico di tutte le libertà, compresa l'industriale, dichiaro francamente alla Camera che non ho molta speranza di vedere fatto questo sacrificio; perchè, quando veggo, per esempio, mantenuto il lotto, mantenuta la regalìa del sale che pesa su tutte le popolazioni povere senza distinzione di fortuna, malgrado lo Statuto; mantenuta la regalìa dei tabacchi e varie altre imposte di questa natura, in verità non posso risolvermi a fare il sacrificio del monopolio postale, almeno fino a che le finanze si avvicinino un po' più ad un assetto più soddisfacente di quello che attualmente non sia.

**Approvato dalla Camera dei Deputati il 13 giugno (Voti favorevoli 194, contrari 48, astenutisi 8) fu adottato questo disegno di legge dal Senato del Regno il 5 luglio.**

**(Legge 7 luglio 1861, n. 96).**

## Tasse e diritti di marina

**Il conte di Cavour, presidente del Consiglio, ministro della marina, aveva presentato alla Camera dei Deputati l'11 maggio 1861 un disegno di legge, di concerto col ministro delle finanze conte Bastogi, per semplificare e rendere uniformi per tutto lo Stato le tasse e i diritti marittimi, che sotto svariate forme e denominazioni in allora si percepivano nelle diverse provincie del regno. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Di Torre Arsa, Monticelli, Bo, Costa Antonio, Dino, Allievi, De Vincenzi, Molfino e Depretis.**

**L'onorevole Depretis presentò alla Camera il 21 maggio stesso la relazione seguente:**

Signori! Il disegno di legge sul quale la vostra Commissione ha l'onore di esprimervi il suo preavviso, ha per iscopo, come ben disse il signor ministro nella sua relazione, di semplificare e rendere uniformi per tutto lo Stato le tasse e i diritti marittimi che sotto svariate forme e denominazioni si percepiscono nelle diverse parti del regno; esso riguarda un argomento di interesse veramente vitale per la nazione, com'è quello del nostro commercio marittimo, ed è per ciò che i vostri commissari, interpreti del voto degli Uffici, nello intraprenderne l'esame, si credettero in debito di indagare se per avventura il progetto presentato dal Ministero non potesse essere migliorato a vantaggio del commercio, senza danno notevole per la finanza dello Stato.

Innanzitutto credette la vostra Commissione che fosse necessario lo esaminare le tasse e i diritti che colpiscono attualmente il commercio marittimo in base alle leggi

vigenti, per vedere con uno studio comparativo fino a quali limiti potessero discendere le nuove e più semplici tasse che con questo disegno di legge voglionsi stabilire.

Nelle antiche provincie del regno una innovazione principale in questa materia era stata introdotta dalla legge 26 giugno 1851; ma quella legge non comprese tutte le disposizioni riguardanti le tasse a carico della marina mercantile. Altre leggi e regolamenti antichi rimasero e sono tuttavia in vigore.

Le principali tasse e diritti di marina che colpiscono, secondo le leggi vigenti, la navigazione marittima, sono le seguenti:

*Antiche provincie del regno, e provincie delle Marche.*

*Tasse di navigazione.* — I bastimenti non superiori alle 15 tonnellate pagano una tassa annuale di lire 5.

Dalle 16 tonnellate alle 50, lire 25 all'anno.

Dalle 51 tonnellate alle 100, lire 150 al triennio.

Dalle 101 tonnellate alle 200, lire 200 al triennio.

Dalle 201 ed oltre, lire 300 triennali come le sopradette.

Ruolo d'equipaggio, lire 2.

Patente di nazionalità, lire 2.

Il *ruolo* è rinnovato a misura del bisogno ed a richiesta del capitano. La patente di nazionalità vale per la durata del bastimento, ed è accordata ad ogni bastimento passato in proprietà di regnicoli col pagamento dell'uno per cento nel prezzo d'acquisto.

Per l'imbarco e sbarco dei passeggieri è fissata una tassa di 20 centesimi per ciascuno.

La tassa è pagata una sola volta, se non si toccano porti esteri.

È accordata l'esenzione dalla tassa pei battelli che fanno il servizio interno dei porti, e la pesca nei porti, rade e spiagge dello Stato.

Le tasse sopraddette colpiscono unicamente le navi nazionali.

*Tassa d'ancoraggio.* — Per ogni bastimento di capacità non superiore alle 35 tonnellate, lire una per tonnellata all'anno.

Bastimenti dalle 36 alle 80 tonnellate, centesimi 20 per ogni tonnellata ed ogni approdo.

Dalle tonnellate 81 ed oltre, centesimi 30 per tonnellata ed approdo.

I piroscafi in corso regolare di navigazione pagano la tassa d'ancoraggio una sola volta al mese.

I bastimenti esteri non pareggiati per trattati ai nazionali pagano una tassa d'ancoraggio di lire una e centesimi trenta per ogni tonnellata ed approdo.

Queste sono le tasse principali portate dalla legge 26 gennaio 1851 ed applicata per decreto del regio commissario straordinario anche nelle Marche, la quale contiene diverse prescrizioni in gran parte analoghe al disegno di legge presentato dal Ministero.

Le tasse minori portate da varie disposizioni legislative e da regolamenti, sono piuttosto gravose per la loro moltiplicità che per la entità del balzello che impongono.

### *Toscana.*

I diritti e le principali tasse marittime vigenti in Toscana sono le seguenti:

*Dritti d'ancoraggio.* — I bastimenti fino a 10 tonnellate, se provenienti dall'estero, pagano un diritto fisso ad ogni approdo di lire toscane 2. (La lira toscana equivale a lire 0.84).

Detti da 10 a 20 tonnellate, lire toscane 4 di diritto fisso.

Detti maggiori di 20 tonnellate, soldi 10, pari a centesimi 42 per tonnellata ed approdo.

I bastimenti con bandiera toscana pagano la metà del diritto sopra stabilito.

I legni addetti alla pesca pagano un diritto fisso all'anno di lire toscane 10, pari a lire 8.40.

*Tassa di faro.* — I bastimenti tanto nazionali che esteri che approdano nel porto di Livorno, pagano un soldo e mezzo per tonnellata ed approdo (lire 0.06).

Negli altri porti della Toscana, soli centesimi due.

*Tassa di tonnellaggio* che si paga dai soli bastimenti toscani in ragione di una lira toscana, cioè centesimi 84 per tonnellata e per anno.

### *Per le Romagne.*

La Commissione non potè esaminare tutte le leggi e regolamenti che risguardano le tasse e i diritti marittimi vigenti nelle Romagne.

Tuttavia dalle comunicazioni avute dal Governo potè desumere che sono vigenti in quelle provincie le seguenti principali tasse marittime, accompagnate da una quantità di altri piccoli pesi e retribuzioni.

Le tasse principali sono:

*Passaporto d'esercizio.* — Tassa annuale per tonnellata in ragione di scudi 0,07,5, pari a lire 0,40.

*Tassa d'ancoraggio* per bastimenti nazionali, e per esteri parificati nazionali, di scudi 0,03 per tonnellata o per approdo (lire 0,16).

La detta tassa per i bastimenti esteri non parificati ai nazionali è di scudi 0,12 (lire 0,64).

*Permessi di sortita* fino a tonnellate 149, dritto fisso, scudi 0,10 (lire 0,54).

Da tonnellate 150 ed oltre, scudi 0,20 (lire 1,08).

*Permessi di zavorra* fino a 19 tonnellate, scudi 1,00,0 (lire 5,37).

Dalle 20 tonnellate alle 40, scudi 1,33,5 (lire 7,16).

Per ogni 20 tonnellate al disopra delle 40, scudi 0,50,0, (lire 2,69).

Si noti che la zavorra è privativa del Governo, e che, volendo scaricarla, bisogna cedergliela per riprenderla dal Governo istesso al bisogno, col pagamento dei diritti suddetti.

### *Per le provincie meridionali.*

*Diritto di patente* che si rinnova ad ogni triennio.

Bastimenti dalle 21 alle 50 tonnellate, ducati 2 (lire 8,50).

Dalle tonnellate 51 alle 160, ducati 4 (lire 17).

Dalle 161 a qualunque portata, ducati 6 (lire 25,50).

Per duplicato di patente è stabilito la metà della tassa.

*Diritto di tonnellaggio* fissato pei bastimenti nazionali, o ammessi alla parificazione coi nazionali, grana 04 (lire 0,17) per tonnellata ed approdo.

La detta tassa pei legni esteri è stabilita in grana 40 (lire 1,70).

*Diritto di spedizione* per ogni bastimento:

da tonnellate 21 a 50, grana 20 (centesimi 85);
da tonnellate 51 a 100, grana 40 (lire 1,70);
da tonnellate 101 a 200, grana 80 (lire 3,40);
da tonnellate 201 ed oltre, ducati 1,60 (lire 6,80).

*Diritto di lanternaggio* fissato in grana 04 per tonnellata ed approdo, come il diritto d'ancoraggio, e con lo stesso aumento pei bastimenti esteri non parificati ai nazionali.

*Ruolo di equipaggio* pel quale pagasi dai bastimenti nazionali grana 12 (centesimi 51) per ogni approdo.

I legni esteri, non parificati ai nazionali, pagano un diritto di spedizione assai maggiore, ed inoltre tasse speciali per diritto di deposito e di passaporto.

Conviene anche notare che le tasse sanitarie stabilite nelle provincie meridionali sono assai rilevanti.

Indicate così le principali tasse marittime, se veniamo ad un esame comparativo con la tassa unica di ancoraggio proposta nel progetto ministeriale in centesimi 50 per approdo, noi troviamo risultati assai differenti nei molteplici e quasi infiniti casi che si presentano.

Le tasse attualmente vigenti nelle varie parti d'Italia, tranne pochissime, sono diverse non solo nella misura, ma nel modo di applicazione alla diversa capacità dei bastimenti. Onde la Commissione, quantunque abbia procurato di formarsi un concetto esatto della entità loro, nella grande generalità dei casi, non presume di presentarvi che un giudicio fondato sopra calcoli e dati approssimativi.

Da quei dati la Commissione ha potuto persuadersi:

1° Che le tasse proposte col progetto del Ministero, nella loro applicazione al movimento marittimo in generale, sono superiori a quelle attualmente vigenti nelle antiche provincie del regno e nelle varie parti d'Italia;

2° Che la tassa di ancoraggio proposta col progetto del Ministero è superiore a tutte le tasse simili, cioè proporzionali vigenti nelle varie parti d'Italia, e in molti casi riesce anche maggiore delle tasse proporzionali vigenti aumentate coll'aggiunta delle tasse fisse pure vigenti;

3° Che il sistema dell'abbonamento reca un'utile innovazione, la quale riesce a grande vantaggio del commercio marittimo pei legni che approdano più di tre volte all'anno, facendo operazioni di commercio nei porti dello Stato;

4° Che riguardo ai piroscafi, il movimento de' quali va acquistando una sempre crescente importanza, che nelle nuove condizioni del regno è fatta anche maggiore dall'utilità e dalla necessità di avere rapide, frequenti e per ogni modo agevolate comunicazioni fra le varie parti della Penisola, riguardo ai piroscafi, diciamo, le leggi vigenti li assoggettano ad una tassa che corrisponde ad un abbonamento mensile, e la tassa proposta dal progetto ministeriale è più grave della tassa vigente.

Per queste considerazioni la Commissione, esprimendo il voto degli Uffici, fu d'avviso che la tassa proposta nella cifra di centesimi 50 per tonnellata ed approdo dovesse subire una diminuzione, e questa diminuzione la vostra Commissione è di parere potersi adottare, senza danno notevole alle finanze dello Stato, nella cifra di centesimi 40.

Per avvalorare questa sua deliberazione, e per determinare la misura della nuova tassa da sostituirsi alle antiche, la Commissione avrebbe desiderato di avere sott'occhio i necessari elementi statistici, quali sarebbero il ricavo attuale delle tasse attualmente applicate, le cifre del movimento commerciale marittimo per le diverse parti del regno, il numero degli approdi e delle operazioni di commercio per ciascuna categoria di bastimenti diversamente tassati: ma tutti questi dati non si hanno, e non si possono avere fra breve.

Quanto al ricavo delle tasse attuali, si ottennero dal Ministero e si ha con esattezza quello delle antiche provincie del regno; ma per le altre parti d'Italia, siccome la percezione delle tasse marittime era confusa con altre, non fu possibile alla Commissione di averne conoscenza precisa. Gioverà quindi fondarsi sui dati che si ottengono dall'amministrazione delle antiche provincie e argomentare su quelli.

Le tasse marittime delle antiche provincie percette sopra la tariffa che abbiamo indicato, non è inutile che le poniamo sotto gli occhi della Camera, avvertendo però che, meno quelle stabilite per il permesso di sortita dai porti e di partenza dalle spiagge, in parte sono estranee al presente disegno di legge, come sono quelle di cui è parola all'articolo 20 del progetto stesso, ed in parte, come quella sui passeggieri, non possono ripartirsi sul commercio in generale.

Le dette tasse hanno dato nell'anno 1859 i seguenti risultati:

*Diritti di porto*, cioè:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Tassa d'ancoraggio . . . . | L. | 231,677. 08 |
| 2. | Passeggieri . . . . . . . | » | 22,827. 50 |
| 3. | Tasse di darsena . . . . . | » | 6,425. 75 |
| 4. | Permesso di carenare, ecc. . . | » | 2,581. 48 |
| 5. | Imprestito tavole, ecc. . . . | » | 701. 50 |
| 6. | Deposito materiali . . . . | » | 985. 61 |
| 7. | Permessi uscita e partenze . . | » | 9,644. 98 |
| 8. | Maneggio zavorra . . . . | » | 1,640. 15 |
| 9. | Assistenza ai fuochi, e diversi. | » | 2,326. 80 |
| | | L. | 278,810. 85 |

dei quali diritti sono aboliti quelli soli indicati ai numeri 2 e 7.

*Tasse di navigazione*, cioè:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Tasse di navigazione . . . . | L. | 66,940. » |
| 2. | Patenti di nazionalità . . . . | » | 292. » |
| 3. | Ruoli di equipaggi . . . . . | » | 3,410. » |
| 4. | Armamento alla pesca. . . . | » | 863. 80 |
| 5. | Ammissione agli esami . . . | » | 2,373. » |
| 6. | Patente di grado . . . . . | » | 5,416. 40 |
| 7. | Licenze per viaggi, comandi, ecc. | » | 788. 40 |
| 8. | Libretti di matricolazione . . | » | 1,048. 20 |
| 9. | Proventi diversi . . . . . | » | 4,920. » |
| | | L. | 86,051. 80 |

Queste cifre ci offrono argomento per affermare che la tassa di centesimi 50 per tonnellata ed approdo è alquanto grave in confronto delle preesistenti.

Gioverà di notare che le minori cifre o sono estranee al disegno di legge in discussione, come abbiamo notato più

sopra, o, se vi si riferiscono, il loro prodotto non verrà punto scemato essendo conservate nella proposta del Ministero le tasse relative. Anzi alcune di queste tasse, come quelle per le patenti di grado, non esistono attualmente nelle nuove provincie del regno, e quindi il loro prodotto verrà considerevolmente aumentato. Noi possiamo dunque limitarci ad esaminare se il prodotto della tassa principale che viene a sopprimersi, cioè quella di navigazione, la quale dà la cifra rilevante di lire 66,940, potrà essere surrogato dal ricavo della nuova tassa di ancoraggio.

Alla vostra Commissione parve indubitabile che la nuova tassa avrebbe dato un prodotto certamente non minore, e assai probabilmente superiore alle antiche, ed eccone brevemente i motivi:

La tassa di ancoraggio, attualmente in vigore, è come abbiamo notato, fissa ed annuale pei bastimenti di portata minore alle trentasei tonnellate, ed è proporzionale per tonnellata ed approdo per le portate maggiori.

Le navi minori, giova osservarlo, costituiscono una assai piccola porzione del tonnellaggio totale della marina mercantile, e il ricavo delle tasse ad esse applicato non può essere che minimo.

Il maggiore prodotto proviene adunque dalla tassa di 20 o 30 centesimi per tonnellata ed approdo stabilito dalla legge 26 giugno 1851. Ora egli è evidente che, se si aumenta alquanto questa tassa, se, per esempio, si aumenta fino a 40 centesimi per tonnellata ed approdo, si otterrà un prodotto che coprirà facilmente la perdita a cui va incontro la finanza coll'abolizione della tassa di navigazione, e di qualche altra tassa minore.

Noi vediamo infatti che questa tassa dà un prodotto annuo di lire 231,000 sulla base di una tassa di 20 o 30 centesimi. È quindi probabile che frutterà una somma proporzionalmente maggiore sulla base di una tassa uniforme, che in un caso è doppia, e nell'altro superiore di un terzo a

quella vigente. E basterebbe questo ultimo aumento per coprire la perdita del ricavo della tassa di navigazione.

Nè può temersi che il sistema dell'abbonamento introdotto, o diremo meglio generalizzato e modificato dal progetto ministeriale, abbia per conseguenza di diminuire il prodotto.

I bastimenti che fanno due o tre viaggi, se hanno una portata superiore alle 40 tonnellate non ottengono una sensibile diminuzione in confronto delle tasse vigenti, applicando la tassa di centesimi 40 — e sarebbero invece soverchiamente gravati se avesse effetto la proposta ministeriale.

Nessuna diminuzione di tassa, anzi un qualche aumento, non lieve, si verificherà pei bastimenti a vapore, i quali, sia con la legge in discussione, come con le vigenti, sono sottoposti ad una tassa mensile. E il movimento della marina a vapore, lo ripetiamo, va acquistando e deve acquistare uno sviluppo ed un incremento grandissimo. Giova notare che nell'anno passato il movimento dei vapori nel porto di Genova fu il seguente:

*Da Genova a Marsiglia.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Piroscafi | Nazionali | 13 | Viaggi | 37 | Tonnellate | 6 257 |
| » | Esteri | 32 | » | 240 | » | 66 558 |

*Da Marsiglia a Genova.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Piroscafi | Nazionali | 14 | Viaggi | 56 | Tonnellate | 8 763 |
| » | Esteri | 32 | » | 218 | » | 58 652 |

*Da Genova a Livorno.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Piroscafi | Nazionali | 12 | Viaggi | 256 | Tonnellate | 25 022 |
| » | Esteri | 66 | » | 254 | » | 97 903 |

*Da Livorno a Genova.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Piroscafi | Nazionali | 20 | Viaggi | 234 | Tonnellate | 23193 |
| » | Esteri | 25 | » | 111 | » | 28 162 |

E ciò pel solo porto di Genova e per le sole sue relazioni con Marsiglia e Livorno, mentre per le provincie antiche abbiamo nell'anno passato un movimento della marina a vapore di tonnellate 576 730.

I quali dati ci possono dare un criterio per pronosticare qual sarà il movimento generale della marina a vapore nei porti e negli scali dell'intiero regno.

Noteremo ancora che l'abbonamento, anche diminuito come propone la Commissione, paragonato alla legge preesistente corrisponde ad una media di sei viaggi utili pei bastimenti di una portata inferiore alle ottanta tonnellate, e di quattro pei bastimenti di portata maggiore. La quale misura adottata per le generalità dei casi, la crediamo per ogni riguardo ragionevole.

Infine, se mai questi calcoli approssimativi lasciassero sussistere qualche dubbio, noi crediamo che ogni esitazione deve cessare innanzi alla considerazione che qui trattasi di un grande interesse del paese, lo sviluppo cioè e l'incremento del commercio marittimo, al quale debbonsi perciò applicare tasse moderatissime. E dobbiamo poi confortarci nella certezza che un sacrificio temporaneo, quando anche si facesse, sarebbe ampiamente compensato in un prossimo avvenire.

La Commissione non dissimula che, se non la trattenesse il pensiero che la finanza pubblica ha d'uopo di tutte le anche minime risorse, essa nella diminuzione delle tasse marittime sarebbe andata ben oltre. Avvegnachè senta profondamente questa verità, che ogni giorno si fa più chiara e più manifesta, che la libertà, la sicurezza, la gloria della nazione hanno nella marina mercantile, fondamento della marina militare, uno dei fattori più potenti e più efficaci.

E sicura prova dell'incremento futuro della marina nazionale lo abbiamo in quello stesso sviluppo che abbiam veduto in pochi anni manifestarsi sotto i nostri occhi del commercio del nostro principale emporio marittimo.

Il commercio di Genova era nel 1848 valutato a 278 milioni. Nel 1859 valutavasi a 459 milioni.

Il movimento del suo porto dava nell'anno ora scorso il risultato seguente:

| | | | | tonn. | equipaggio |
|---|---|---|---|---|---|
| Vapori, | Arrivi | Bastimenti | n° 3 122 | 576 730 | 85 138 |
| Cabotaggio | e | | » 6 202 | 176 741 | 31 138 |
| Estero | partenze | | » 5 925 | 799 220 | 50 448 |
| | | | 15 249 | 1 546 691 | 166 784 |

con un movimento utile al traffico di bastimenti (arrivi e partenze) n° 10 782 e tonnellate 809 801.

Il movimento del commercio marittimo poi fu valutato lo scorso anno in tonnellate 2,309,989, ed oggigiorno la flotta mercantile italiana la possiamo valutare d'una portata che si avvicina alle 600,000 tonnellate.

Questi dati ci rassicurano, lo ripetiamo, sull'avvenire della marina, e sulle conseguenze anche nei rapporti della finanza, della immancabile sua prosperità. Epperò, senza cercare esempi ne' paesi stranieri, dove troviamo tasse marittime anche più miti di quelle che vorremmo adottate, noi proponiamo con fiducia e con convinzione la diminuzione della tassa proposta dal Ministero. L'Italia ha riunito una gran parte delle sue forze marittime e, mentre stiamo aspettando quelle che la violenza tiene separate dalla comunione nazionale, bisogna che, nel colpire di tasse questi tanto utili valori, lasciamo che l'industria si rinforzi e si estenda, e i suoi capitali si formino all'ombra di quel sistema di libertà commerciale e di miti balzelli, del quale abbiam fatto esperienza con vantaggio dell'industria privata e della cosa pubblica

Venendo ora a parlare delle altre questioni, che si sollevarono in seno della Commissione sul disegno di legge in discorso, diremo che fu notato essere conveniente modificare il secondo capoverso dell'articolo 1°, togliendo le

parole, con le quali è detto che la tassa d'ancoraggio è dovuta ogniqualvolta il bastimento, anche senza farvi operazioni di commercio, stanzioni in un porto, rada o spiaggia dello Stato, più di venti giorni.

Questa disposizione è contraria al principio che informa la legge, e pel quale sono esenti da tassa i legni che non facciano operazioni di commercio, ed è anche poco conforme alla equità in quanto che, quando trattasi di approdi forzati, il limite troppo breve assegnato alla permanenza e la tassa successiva si risolve nel rendere maggiore l'infortunio sofferto.

Lo stesso signor ministro si avvide come la proposta contenuta nell'articolo 1° meritasse d'essere corretta. Infatti egli osservava assai giustamente che avverrebbe non di frequente il caso in cui un bastimento nazionale, dopo aver compiuto il suo carico in una rada dello Stato e pagate le tasse, dovesse recarsi nella più sicura stazione di un porto vicino, rimanervi più di venti giorni, e quindi pagare la tassa nuovamente: il che non sarebbe al certo tollerabile.

Parve che potesse correggersi questo difetto con l'aggiungere all'articolo proposto le parole: « *se provenienti dall'estero,* » appunto per beneficare i nazionali. Ma poi, ad impedire che scaturisse una sorgente di frodi a favore del commercio estero, era necessario di aggiungere una seconda disposizione, per la quale fosse detto che sarebbe considerato come estero il bastimento che, sebbene proveniente da un porto, da una rada o spiaggia dello Stato, non vi avesse fatto operazioni di commercio. Con questa redazione si otteneva lo scopo a cui mirava l'articolo primo, ma non si evitavano gl'inconvenienti sopra notati.

Egli è per ciò che il Ministero e la Commissione caddero d'accordo nel sopprimere le parole: « *ovvero vi stanzioni più di venti giorni da quello dell'approdo tanto volontario che forzato,* » e con tale modificazione si ottiene che la legge sia meno complicata, e mentre si arreca un beneficio alla

marina ed al commercio in generale, e si fa un nuovo passo sulla via della libertà dei traffichi, non si reca all'erario un danno che possa riputarsi di qualche rilevanza.

Infatti osservava lo stesso signor ministro che tanta è l'attività che regna nei porti del Mediterraneo, che pochissimi saranno i legni che rimarranno stazionari nei porti senza farvi operazioni di commercio. E questa attività, non v'ha dubbio, andrà per l'avvenire sempre crescendo con rapida progressione.

E del resto, questa modificazione viene a correggere una anomalia della legge 26 giugno 1851, in confronto alle stipulazioni del trattato di commercio con la Francia, approvato con legge del 6 febbraio di quell'anno. In forza dell'articolo 9 di quel trattato, i bastimenti che entrano nei porti dello Stato, e ne partono in zavorra, oppure vi entrano e ne partono senza aver fatto operazioni di commercio, non sono sottoposti a tassa veruna; non si parla nel trattato, nè vi si accenna a limitazione di permanenza; e quindi andrebbero nel caso concreto esenti da tassa; mentre per la legge citata del 1851, e precisamente in forza dell'articolo 10, i bastimenti nazionali, passato un dato termine, sarebbero sottoposti a tassa.

Elevavasi nel seno della Commissione un'altra controversia sulle disposizioni dell'articolo 3, col quale si stabilisce che i bastimenti, i quali cominciano un'operazione di commercio in un porto dello Stato, e la continuano e compiono in altri porti pure dello Stato, non pagano che una sol volta la tassa, *purchè non tocchino un porto estero.*

Questa restrizione parve ad alcuni dei vostri commissari contraria a quelle larghe vedute, ed a quella solidarietà nei traffichi fra le nazioni civili, che da alcuni anni comincia a prevalere nelle leggi internazionali; la progressiva diminuzione delle tariffe daziarie, l'abolizione dei diritti differenziali, le facilitazioni d'ogni sorta che si fanno al commercio, le opere e gli emporii che per tutto si reclamano

e s'inalzano per diminuire il costo de' trasporti, sono una conseguenza dei più sani principii economici che si diffusero fra le nazioni, e la restrizione sovraccennata rimarrebbe come una reliquia di quei sistemi di gelosa e troppo guardinga protezione, che oramai vanno dappertutto crollando. Ritenuto che la tassa si paga nel luogo ove si comincia l'operazione, che inconveniente ne deriva dal concedere che si possa senza nuova tassa continuarla in un porto estero, e compierla in porto dello Stato? Il principio che informa la legge non è questo, che cioè debba esigersi una sola tassa per una sola operazione di commercio? E non può accertarsi con le carte di bordo che il bastimento il quale tocchi un porto estero non abbia fatto che continuare una stessa operazione?

Per contro osservavasi essere la prescrizione limitativa dell'articolo terzo massima generalmente adottata, dalla quale sarebbe sommamente pericoloso il dipartirsi. Difficile essere lo accertamento delle operazioni che fa un bastimento coi porti esteri, e invece facile l'aprire un campo alle frodi; il controllo di recapiti che partono da autorità residenti all'estero, e d'estero Stato, bene spesso essere impossibile. Doversi insomma ritenere che questa massima riescirebbe ad annullare la legge.

Malgrado queste osservazioni, delle quali non si può disconoscere la gravità, la Commissione, con quattro voti contro due, adottò l'abolizione della restrizione sopra detta.

L'imbarco e lo sbarco di passeggieri, è certamente una operazione di commercio. Perciò la Commissione, ritenendo sufficienti le disposizioni degli articoli 2 e 3, non credeva occorrere spiegazioni maggiori. Tuttavia nacque al signor ministro il dubbio, se, malgrado l'avvertenza del secondo articolo, si potesse a fronte dell'articolo terzo della legge, assoggettare alla tassa d'ancoraggio un bastimento pel fatto dell'imbarco e sbarco di passeggieri. Infatti nell'articolo terzo si parla di *merci*, e benchè la legge nelle varie sue disposizioni consideri specialmente la tassa in relazione alle

operazioni di commercio, tuttavia, essendo il dubbio possibile, la Commissione credette di poter aderire alla domanda del ministro accettando un articolo d'aggiunta, che porterebbe il numero 5°, nei seguenti termini:

« L'imbarco e lo sbarco di passeggieri equivale all'im-
« barco e sbarco di merci per l'applicazione della tassa d'an-
« coraggio. »

Più gravi controversie nacquero in seno alla Commissione quando trattossi di adottare l'articolo quinto del progetto ministeriale.

Non fu contestato che, una volta ammessa la tassa d'ancoraggio in ragione di centesimi 40 per ogni tonnellata, l'abbonamento annuo del quale godono per favore i legni a vela ed i piroscafi rimorchiatori dovesse essere fissato in ragione di tre volte la tassa, e quindi in lire una e centesimi venti, invece di lire una e centesimi cinquanta.

Ma qui venne la controversia sulle esenzioni di cui godono ora i minori bastimenti nelle provincie meridionali, e sulle minori tasse, delle quali erano colpiti nelle antiche provincie del regno, ove per la legge del 1851 era accordata una specie d'abbonamento.

Tuttavia, se si ammetta la tassa di centesimi 40 invece di quella proposta dal Ministero, i minori bastimenti delle antiche provincie del regno troverebbero in confronto delle tasse preesistenti un qualche alleviamento.

Ma la cosa procede diversamente nelle provincie meridionali.

In forza della legge 25 febbraio 1826 sono stabilite in ordine alle tasse di patente, tonnellaggio, spedizione e passaporto, le seguenti esenzioni:

Art. 28. Il diritto di patente, del quale sono esenti i legni di venti tonnellate o meno, è fissato come si vede in fine della tariffa.

Art. 29. Qualunque barca che traffica soltanto nell'interno dei porti e nei fiumi e che non abbia l'obbligo di

provvedersi della patente sanitaria è ben anche esente dall'obbligo di prendere la patente.

Art. 51. I bastimenti di venti tonnellate inclusive o meno, appartenenti al regno, saranno esenti dal diritto di tonnellaggio, sia che viaggino da un luogo all'altro del regno stesso sia che viaggino per l'estero.

Art. 54. I bastimenti del regno al disopra di venti tonnellate, addetti nel golfo e nelle isole di Napoli e nel golfo di Palermo al trasporto dei carboni, della calce, della legna da fuoco, degli spalatroni e di pali per vigne, del vino, della neve, della pozzolana, della creta e delle pietre dolci e forti, sono esenti dal diritto di tonnellaggio.

Sono egualmente esenti dal pagamento del medesimo diritto i bastimenti del regno al disopra di venti tonnellate, destinati su tutte le coste del regno medesimo al trasporto del brecciame necessario al mantenimento delle strade consolari.

Art. 76. La bolletta di spedizione pe' bastimenti del regno si paga come si vede in fine nella tariffa.

I bastimenti di venti tonnellate, o meno, ricevono la bolletta di spedizione, senza alcun pagamento di dazio.

Art. 78. Saranno esenti dal diritto di spedizione:

1° I bastimenti del regno di portata maggiore di venti tonnellate adoperati esclusivamente nel golfo e nelle isole di Napoli e nel golfo di Palermo al trasporto del carbone, della calce, della legna da fuoco, degli spalatroni e pali per vigne, del vino, della neve, della pozzolana, della creta e delle pietre dolci e forti, come anche del brecciame necessario al mantenimento delle strade consolari su tutte le coste del regno.

2° . . . . . . . . . . . .

E quanto al diritto di lanternaggio creato col real decreto del 23 novembre 1859 è stabilito quanto segue:

« Art. 2. Il diritto di cui si tratta sarà riscosso sulle stesse basi e con le medesime norme dettate pel tonnellaggio dalla

legge di navigazione di commercio del 25 febbraio 1826, in guisa che è dovuto il diritto di lanternaggio tutte le volte che è dovuto il diritto di tonnellaggio, ed al modo stesso le eccezioni e le esenzioni stabilite per l'uno s'intenderanno dettate per l'altro. »

La Commissione, prima ancora che ispezionasse le testuali disposizioni sovracitate, aveva esaminato la questione se convenisse mantenere le esenzioni di cui godono i bastimenti di portata minore alle venti tonnellate nelle provincie meridionali, ovvero se fosse conveniente di sottoporli alla tassa comune, o ad una tassa speciale ma generale, e infine se convenisse estendere la esenzione a tutti questi legni minori in tutte le diverse parti del regno.

Coloro che sostenevano quest'ultima opinione facevano osservare che nel loro complesso i bastimenti d'una portata inferiore alle venti tonnellate non presentavano che un tonnellaggio insignificante, il quale se doveva misurarsi sui dati che si hanno con precisione della marina mercantile delle antiche provincie, non era superiore al decimo del tonnellaggio, anche comprendendo i legni di portata inferiore a trentasei tonnellate. Dalla quale cifra deve farsi la deduzione del tonnellaggio de'bastimenti di portata superiore alle venti, ma inferiore alle trentasei, ed inoltre di tutti quelli che sono addetti alla pesca, che sono assai numerosi, e che sono esenti da tassa.

Di pochissima rilevanza sarà adunque il prodotto che le finanze ricaveranno dalla tassa applicata a queste piccole navi. E se consideriamo che, mantenendo la esenzione pei bastimenti pescherecci, e non per altri, si dovrà esercitare una vigilanza sui legni stessi per impedire le frodi, e che questa sorveglianza importerà una certa spesa, ne verremo a conchiudere che ben piccolo sarà il vantaggio che questa tassa, nel caso concreto, arrecherà al paese.

Più gravi osservazioni facevansi intorno ai bastimenti che nell'Italia meridionale godono un'esenzione non in relazione

alla loro capacità, ma ad alcuni particolari oggetti di interna consumazione. Tali sono le esenzioni di cui godono le navi nei golfi di Palermo e di Napoli, se addette al trasporto di carbone, legna, materiali da costruzione ed altro, come venne sopra indicato nelle citate disposizioni di legge.

Notavano alcuni dei vostri commissari, e fra essi il riferente, siccome nelle attuali circostanze potesse per avventura reputarsi inopportuno lo stabilire una tassa che per alcune parti del regno apparirebbe affatto inconsueta: doversi procedere in questa materia con molta cautela, massimamente se la nuova tassa va a colpire classi povere e generi di prima necessità; nei politici rivolgimenti, e più ancora quando, in seguito ad essi, uno Stato va riordinandosi, questa cautela è più che mai necessaria. E notavasi ancora come lo Stato, per alcune materie, il brecciame e il materiale da costruzione, venisse a prendere con una mano quello che poi doveva restituire coll'altra.

A queste osservazioni si rispondeva che una ragione di giustizia ci doveva indurre a parificare le tasse; che la tassa unica sul tonnellaggio con più semplice e razionale sistema veniva ad essere introdotta dal disegno di legge, trasformando le tasse molteplici preesistenti, e arrecando nella pluralità dei casi un notevole beneficio al commercio marittimo, e non potevasi quindi tener conto di tutti i casi speciali. Per altra parte il trasporto ed il commercio della legna, del carbone e dei materiali da costruzione, costituiva, in alcune parti d'Italia, un ramo assai lucroso di commercio e d'industria, e non sarebbe giustizia il fargli una speciale più vantaggiosa posizione; il signor ministro poi, al quale notificavasi la insorta controversia, respingendo ogni esenzione non contemplata nel progetto da esso lui presentato, faceva osservare che ai bisogni della marina mercantile era pur necessità provvedere, onde la necessità di non diminuire le risorse dello Stato; le esenzioni speciali stabilite dalle leggi dell'Italia meridionale non potersi invocare ad esempio

di provvida legislazione, perocchè poco o nulla facevasi da quel Governo per migliorare i suoi porti, e diminuire le spese di trasporto; essere intenzione del Governo di erogare somme considerevoli per migliorare i porti dello Stato; non potersi quindi adattare a diminuirne gli introiti.

Prevalse nella maggioranza della Commissione il partito di respingere la esenzione di cui è parola, e solo mantenne la risoluzione di mitigare alquanto la tassa.

Già la legge del 1851 per le antiche provincie e le leggi di Toscana mantenevano una tassa annuale e fissa non avuto riguardo al numero degli approdi. Questa era una tassa di favore consigliata da quelle stesse considerazioni che indussero il legislatore ad esimere dalle tasse i bastimenti addetti alla pesca. La tassa si risolve in un dazio, e come per alcune derrate il legislatore credette pienamente conforme a giustizia lo esimerle da qualsiasi balzello, e valga ad esempio l'abolizione completa e lodatissima del dazio sui cereali, così non ripugna a giustizia, anzi è rigorosamente giusto, che i minori bastimenti, più generalmente applicati al piccolo cabotaggio, ed al trasporto della produzione del paese nelle varie sue parti, siano colpiti di una tassa alquanto minore. La Commissione proporrebbe che le navi minori di 40 tonnellate paghino una sola tassa d'ancoraggio all'anno, che vorrebbe fissata in centesimi quaranta per tonnellata di capacità qualunque sia il numero dei loro approdi.

Abbiamo notato che il numero di queste minori navi è limitato, e ne abbiamo indotto che lo esimerle dalla tassa non avrebbe recato un sensibile danno alla finanza dello Stato. Potevamo anche aggiungere che questo danno era compensato dal prodotto della tassa di ancoraggio, accresciuta ed applicata a tutti gli altri bastimenti; ora aggiungeremo che una ragione d'equità consiglia a non colpir d'improvviso d'una tassa grave, qual'è quella di lire una e centesimi venti la tonnellata, bastimenti che ne andavano totalmente esenti, tanto più che, tolte di mezzo le esenzioni,

possiamo esser sicuri che la finanza pubblica non verrà ad essere notevolmente pregiudicata nemmeno in questo caso speciale.

La Commissione nutre quindi fiducia che l'articolo 5 qual venne dalla Commissione modificato, anche per renderne più esatta la redazione, e più chiaro il concetto, verrà con la modificazione che vi fu aggiunta approvato.

L'articolo 6 venne anche in parte modificato concordemente col Ministero, ma senza variarne la sostanza, ed unicamente per renderne più precisa e più chiara la disposizione e per togliere ogni dubbio sull'applicazione della tassa mensile ai piroscafi. Nell'applicazione della legge precedente, che parimenti stabiliva una tassa mensile, erasi intesa la legge in modo gravoso per la navigazione a vapore. Ora è d'uopo che sia chiaramente inteso che la tassa è dovuta una sola volta al mese, qualunque sia il numero degli approdi e dei porti che il piroscafo ha toccato e delle operazioni di commercio che ha fatte. In caso diverso i piroscafi che toccano diversi porti sarebbero sottoposti ad una tassa che nelle condizioni attuali dello Stato non potrebbe per nessun verso giustificarsi.

Sull'articolo settimo, alcuno de' vostri commissari fece osservare alla Commissione, se, a fronte dei trattati che abolirono i diritti differenziali con le principali potenze, e con quasi tutte le nazioni che hanno con noi relazioni commerciali di qualche rilevanza, siavi tuttora una ragione sufficiente per mantenerli in punto alla tassa di tonnellaggio, la quale altro non è che un'imposta indiretta, ossia un dazio sui trasporti marittimi. Più conforme ai sani principii economici, più utile agli stessi interessi dello Stato, parrebbe lo ammettere un sistema di parificazione assoluta, sistema che è destinato a prevalere dappertutto, siccome canone fondamentale del commercio internazionale.

A malgrado di queste osservazioni la maggioranza della Commissione mantenne il progetto del Ministero, essendole

sembrato utile il lasciare nelle mani del Governo un mezzo per ottenere dagli esteri Governi, coi quali non siavi parità di trattamento della nostra con la loro bandiera, una perfetta parificazione a vantaggio del nostro commercio marittimo. Notavasi del resto che la bandiera estera ottiene col progetto proposto dalla Commissione nuovi e notevoli vantaggi, onde trovi convenienza ad accostarsi ai nostri mercati marittimi; imperocchè, se confrontiamo le tasse stabilite dalla presente legge pei legni forestieri non ammessi alla parità di trattamento coi nazionali, noi la vediamo raddoppiata, ma troviamo per altro che, secondo le leggi vigenti in Romagna, questa tassa è quadrupla, più che quadrupla nelle stesse antiche provincie del regno, e in quelle dell'Italia meridionale le tasse di tonnellaggio, e di lanternaggio in caso simile ammontano nientemeno che al decuplo. (Legge 25 febbraio 1826, articoli 68, 73, 77, e reale decreto 23 novembre 1859).

Fu anche disputata la convenienza delle disposizioni che si contengono negli articoli 17 e 18 del progetto ministeriale, cioè le tasse per le ammissioni agli esami, e le patenti di grado nella marina mercantile.

Taluni dei vostri commissari avrebbero desiderato la completa abolizione di queste tasse, delle quali le prime vengono a costituire una tassa sull'intelligenza, un ostacolo che la legge pone all'accertamento legale dell'idoneità all'esercizio di una professione alla quale è chiamata una parte numerosa e non molto agiata delle nostre popolazioni, e l'altra una tassa assai grave e nuova per le altre provincie d'Italia per autorizzare l'esercizio di una professione, che con ogni maniera di eccitamento converrebbe favorire e moltiplicare, anzichè diminuire o sottoporre a balzello.

Non ignoravano gli oppositori come sia grave controversia quella che riguarda le tasse poste sull'insegnamento, e come contraddittorie siano nella questione le sentenze d'uomini

autorevoli; ma pareva ad essi che, anche ammesse in principio le minervali, se vi ha caso nel quale alla massima possa farsi eccezione, questo sarebbe dell'ammissione agli esami per ottenere i gradi nella marina mercantile.

Notavano ancora che le tasse che si percepiscono in forza delle leggi vigenti, quantunque assai rilevanti, fruttano all'erario un meschino prodotto. In fatti le tasse per l'ammissione agli esami fruttano nelle vecchie provincie del regno la somma di lire 2373, e quelle per la patente di grado lire 5416.40.

Tuttavia la maggioranza della Commissione ritenne doversi conservare le disposizioni del progetto ministeriale, solo facendovi una lieve modificazione circa la tassa delle patenti di grado. Essa ritenne che la conservazione e lo stabilimento di queste tasse non fa che pareggiare le professioni marittime alle professioni liberali, ed assoggettarle alla legge comune. E del resto queste tasse altro non sono che il compenso di una parte delle spese che lo Stato fa per il mantenimento delle scuole di nautica istituite nelle varie parti del regno a vantaggio diretto della marina mercantile. Noi vediamo in fatti figurare nel bilancio del Ministero d'agricoltura e commercio una somma per dette scuole, che nel 1860 ammontava a lire 13,200, talchè lo Stato, col ricavo delle tasse di cui parliamo, non era ancora rimborsato della spesa sostenuta, e quella somma noi la vediamo proposta per l'esercizio del 1861 in lire 54,700, stante la istituzione di nuove scuole nella Toscana e nelle Marche.

Una ultima questione discutevasi per quanto è stabilito dall'articolo 20 del progetto ministeriale.

Ivi è stabilito che la finanza da pagarsi per le pesche nelle acque dello Stato, le retribuzioni per pilotaggio, stazatura e visite di bastimenti, i diritti di cancelleria degli uffici della marina mercantile, il fitto per imprestito ed uso dei materiali, macchine, attrezzi e bacini, e pel deposito

delle merci sui moli, sui ponti e sulle banchine de' porti e delle darsene verranno regolate per decreto reale.

Obbiettavasi a questa disposizione che, trattandosi di tasse, non poteva abbandonarsene la fissazione al potere esecutivo. Alcune, anzi la più gran parte di esse erano state regolate con varie leggi e con disposizioni aventi forza ed autorità di un vero atto legislativo, nè altrimenti potevano modificarsi che con un atto che avesse eguale autorità ed efficacia, e un simile atto era essenzialmente riservato al potere legislativo.

E che le tasse di cui trattasi fossero regolate quasi tutte con atti legislativi, lo dimostra la semplice ispezione delle due leggi in data 20 settembre 1857, nn. 2476, 2477, non che della notificazione del Governo di Toscana del 27 ottobre 1846 e del *motuproprio* di papa Pio VII, in data 31 gennaio 1820, nei quali atti le dette tasse sono regolate unitamente alle diverse altre tasse marittime.

Proponevasi pertanto che i diritti e le retribuzioni contemplate in detto articolo fossero regolate per legge speciale.

Rispondevasi alla fatta obbiezione che, se potevasi sostenere con fondamento occorrere una legge per ciò che riguarda la finanza per la pesca, e i diritti di cancelleria per gli uffici della marina mercantile, lo stesso non poteva dirsi per le altre retribuzioni, fitti e compensi, i quali, oltrechè erano diversi da luogo a luogo, e quasi da stagione a stagione, non vestivano il carattere di vere tasse, ma erano il corrispettivo di prestazioni d'opera e di servigi personali, ovvero il prezzo d'affitto per l'uso di oggetti o per l'occupazione di aree nei porti dello Stato. Aggiungevasi che simili retribuzioni e corrispettivi non potevano regolarsi con norme stabili ed uniformi.

Era questa l'opinione anche dell'onorevole signor ministro della marina, interrogato in proposito. Il quale però, considerando la pochissima importanza della finanza che si per-

cepisce per la pesca nelle acque dello Stato, e la poca entità dei diritti di cancelleria degli uffici della marina mercantile, dichiaravasi disposto a consentirne l'abolizione.

Concorrendo in questo pensiero, la Commissione esaminò se fosse possibile sopprimere l'articolo 20, e così lasciare in disparte la questione; ma si accorse che mal potevasi combinare la soppressione di questa disposizione di legge con quella necessariamente generale dell'articolo 21, senza lasciare aperto il varco a dubbi e ad incertezze. Perciò venne nella determinazione di proporre la soppressione della finanza per la pesca e dei diritti di cancelleria, e di lasciare che siano regolati per decreto reale gli altri corrispettivi registrati nell'articolo 20. Questi decreti reali dovrebbero però, a senso di alcuni membri della Commissione, essere convertiti in legge in occasione dell'approvazione del bilancio della marina pel 1862.

Dato fine così alla esposizione delle discussioni che si agitarono nel seno della vostra Commissione, e delle risoluzioni che furono da essa adottate, noi presentiamo nell'unito schema le conseguenti proposte, sopra molte delle quali è annuente il signor ministro, e speriamo che vorrete accoglierle con benevolenza e confermarle con la vostra approvazione.

## DISEGNO DEL MINISTERO

CAPO I.
*Tassa d'ancoraggio.*

Art. 1.

I bastimenti nazionali e gli esteri assimilati ai nazionali, di qualunque provenienza, andranno soggetti ad una tassa di ancoraggio di centesimi 50 per tonnellata di capacità.

La tassa di ancoraggio sarà dovuta ogni qualvolta il bastimento approdi in un porto, in una rada o spiaggia dello Stato, e vi faccia operazioni di commercio; ovvero vi stanzioni più di venti giorni da quello dell'approdo, tanto volontario, che forzato.

Art. 2.

Non sono considerate operazioni di commercio il mandare la lancia a terra, il consegnare o ricevere lettore ed anche semplici campioni, ed il rifornirsi di qualsiasi provvigioni od attrezzi di bordo che possano essere necessarii al compimento del viaggio.

Art. 3.

I bastimenti che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa di ancoraggio nel luogo in cui incominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano o la compiono, purchè in tale intervallo non tocchino alcun porto estero. Se toccano un porto, rada o spiaggia esteri, pagheranno la tassa come al primo approdo.

## DISEGNO DELLA COMMISSIONE

CAPO I.
*Tassa d'ancoraggio.*

Art. 1.

I bastimenti nazionali e gli esteri equiparati ai nazionali, di qualunque provenienza, andranno soggetti ad una tassa di ancoraggio di centesimi 40 per tonnellata di capacità.

La tassa d'ancoraggio sarà dovuta ogniqualvolta il bastimento approdi in un porto, in una rada o spiaggia dello Stato, e vi faccia operazioni di commercio.

Art. 2.

*Identico.*

Art. 3.

I bastimenti che imbarcano o sbarcano merci in più porti, rade o spiagge dello Stato, pagano la tassa di ancoraggio nel luogo in cui incominciano l'operazione, e ne vanno esenti in quelli ove la continuano o la compiono, ancorchè continuino la medesima operazione in porti esteri.

Art. 4.

Non godranno del beneficio accordato dall'articolo precedente quei bastimenti che, nel continuare lo sbarco del carico, imbarcassero altre merci, e quelli che, continuando l'imbarco, scaricassero merci.

Art. 4.

*Identico.*

Art. 5.

L'imbarco e lo sbarco di passeggieri equivale all'imbarco e sbarco di merci per l'applicazione della tassa di ancoraggio.

Art. 5.

I bastimenti nazionali a vela, e gli esteri assimilati ai nazionali, ed i piroscafi addetti esclusivamente al rimorchio dei bastimenti, potranno andare esenti dalla tassa di cui all'articolo primo, mediante il pagamento di una lira e cinquanta centesimi all'anno per tonnellata, qualunque sia per essere il numero degli approdi che effettuassero nel corso dell'anno.

Le tasse pagate a tenore dell'articolo primo non saranno computate in diminuzione della tassa annuale.

Questa tassa non va soggetta ad alcuna riduzione, qualunque sia il mese dell'anno in cui venne pagata.

Art. 6.

I bastimenti nazionali a vela, e gli esteri equiparati ai nazionali, ed i piroscafi addetti esclusivamente al rimorchio dei bastimenti, potranno andare esenti dalla tassa di cui all'articolo primo, mediante il pagamento di una lira e venti centesimi all'anno per tonnellata, qualunque sia, per essere il numero degli approdi che effettuassero nel corso dell'anno.

Questa tassa annuale non va soggetta ad alcuna diminuzione, qualunque sia il mese dell'anno in cui viene pagata, e però le tasse già pagate a tenore dell'articolo primo non saranno computate in diminuzione della medesima.

Le navi di portata minore di 40 tonnellate pagheranno una sola tassa di ancoraggio all'anno, qualunque sia il numero dei loro approdi.

Art. 6.

I piroscafi di portata maggiore delle 40 tonnellate pagheranno la tassa d'ancoraggio una sola volta al mese, qualunque sia il numero degli approdi entro il mese naturale in cui ebbe luogo il primo approdo.

Art. 7.

I piroscafi, tranne quelli designati all'articolo precedente, pagheranno la tassa di ancoraggio una sola volta al mese, qualunque sia il numero degli approdi e delle operazioni di commercio praticate entro il mese in cui ebbe luogo il primo approdo.

Art. 7.

I bastimenti esteri, che non siano ammessi per trattati a godere degli stessi favori dei nazionali, saranno assoggettati al doppio del diritto, seguitando nel resto le regole stabilite pei bastimenti nazionali.

Art. 8.

*Identico.*

Art. 8.

Nel determinare la tassa dovuta dai piroscafi si farà dalle loro tonnellate la deduzione del quaranta per cento per lo spazio occupato dalle macchine e relativi accessori.

Art. 9.

*Identico.*

Art. 9.

Sono esenti dal pagamento della tassa d'ancoraggio:

I bastimenti della marina militare di qualsivoglia bandiera;

I battelli addetti alla pesca costiera e quelli che fanno il servizio interno dei porti e spiagge.

Art. 10.

*Identico.*

*Identico.*

I battelli addetti alla pesca e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiaggie.

Art. 10.

Andranno pure esenti dalla tassa d'ancoraggio i bastimenti, che, appena varati dai cantieri dello Stato, entreranno in un porto o rada per ultimarvi i lavori indispensabili alla loro navigazione e ne ripartiranno senza avervi fatte operazioni di commercio.

Art. 11.

*Identico.*

CAPO II.
*Diritti marittimi diversi.*

Art. 11.

I bastimenti nazionali di qualunque portata, e gli esteri assimilati ai nazionali, pagheranno per diritto d'ingresso nelle darsene dello Stato centesimi cinquanta per tonnellata.

CAPO II.
*Diritti marittimi diversi.*

Art. 12.

I bastimenti sì nazionali che esteri equiparati ai nazionali pagheranno per diritto d'ingresso nelle darsene dello Stato centesimi cinque per tonnellata.

| | |
|---|---|
| Art. 12. | Art. 13. |
| Dopo trascorso un mese dall'entrata in darsena, il bastimento andrà soggetto ad una metà del menzionato diritto per ogni mese di stazione.<br>Per il pagamento di questa tassa il mese cominciato si avrà per compito. | *Identico.* |
| Art. 13. | Art. 14. |
| Al diritto per l'ingresso e soggiorno nelle darsene sarà applicabile il disposto degli articoli 7 e 8 precedenti. | *Identico.* |
| Art. 14. | Art. 15. |
| Per la spedizione della patente di nazionalità si pagheranno lire cinque. | *Identico.* |
| Art. 15. | Art. 16. |
| Si pagherà il diritto di lire due e cinquanta centesimi: | *Identico.* |
| *a*) per ogni foglio del ruolo d'equipaggio; | *Identico.* |
| *b*) per la licenza annua di cui dovranno essere munite le barche ed i battelli addetti alla pesca costiera e quelli che fanno il servizio interno dei porti e spiagge. | *b*) per la licenza annua di cui dovranno essere munite le barche ed i battelli addetti alla pesca e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiaggie. |
| Art. 16. | Art. 17. |
| Per il libretto di matricolazione della gente di mare si esigeranno centesimi sessanta. | *Identico.* |
| Art. 17. | Art. 18. |
| Per l'ammissione agli esami di grado della marina mercantile si pagheranno:<br>Dagli aspiranti al grado di capitano di lungo corso, e di costruttore navale di prima classe, lire trenta.<br>Dagli aspiranti al grado di capitano di grande cabotaggio, e | *Identico.* |

di costruttore navale di seconda classe, lire venti.

Dagli aspiranti al grado di padrone, lire dieci.

Art. 18.

Per la spedizione delle patenti di grado della marina mercantile saranno percepiti i seguenti diritti:

Patenti di capitano di lungo corso e di costruttore navale di prima classe, lire novanta.

Dette di capitano di grande cabotaggio e di costruttore navale di seconda classe, lire sessanta.

Dette di padrone, lire trenta.

Per la promozione da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa tra i diritti fissati per i due gradi con l'aumento di lire cinque.

Occorrendo di dover rilasciare un duplicato delle patenti di grado, si percepiranno lire cinque.

Art. 19.

Per la spedizione delle patenti di grado della marina mercantile saranno percepiti i seguenti diritti:

Patenti di capitano di lungo corso e di costruttore navale di prima classe lire 60.

Dette di capitano di grande cabotaggio e di costruttore navale di seconda classe lire 40.

Dette di padrone lire 20.

Per la promozione da un grado all'altro si pagherà la differenza che passa fra i diritti fissati per i due gradi coll'aumento di lire cinque.

Occorrendo di dover lasciare un duplicato delle patenti di grado si percepiranno lire cinque.

Art. 19.

Per le autorizzazioni illimitate ai marinari di comandare battelli pel piccolo traffico della costa e per quelle di dirigere battelli alla pesca illimitata in alto mare od all'estero, e per le licenze di esercitare il cabotaggio in paese estero oltre i limiti assegnati alla navigazione dei capitani di cabotaggio o dei padroni, si pagheranno lire dieci.

Per ogni duplicato delle dette autorizzazioni si percepiranno due lire.

Art. 20.

*Identico.*

Capo III.
*Disposizioni generali.*

Art. 20.

La finanza da pagarsi per le varie pesche nelle acque dello Stato; la retribuzione per pilotaggio, per la stazatura e per le visite dei bastimenti; i diritti di cancelleria degli uffici della marina mercantile, ed il fitto per imprestito ed uso dei materiali, macchine, attrezzi e bacini, e per ostellaggio delle merci provvisoriamente depositate sui moli, sui ponti e sulle banchine dei porti e delle darsene, verranno regolati, a seconda delle località, per decreto reale.

Art. 21.

Con la presente legge sono abolite le tasse e i dritti di navigazione, di armeggio, di tonnellaggio, di faro, di lanternaggio, di entrata e di uscita e di stazione nei porti e darsene, d'imbarco e sbarco di passeggieri, di nazionalizzazione di bastimenti e tutti i diritti marittimi non contemplati espressamente nella medesima, che prima d'ora si percepivano, sotto qualsivoglia denominazione, nelle diverse provincie dello Stato, ed è pure derogato a qualunque legge, regolamento o disposizione qualsiasi, in materia di diritti di marina, contrari alle disposizioni della presente.

Capo III.
*Disposizioni generali.*

Art. 21.

La retribuzione per pilotaggio, per la stazatura e per le visite dei bastimenti; il fitto per imprestito ed uso dei materiali, macchine attrezzi e bacini, e per ostellaggio delle merci depositate sui moli, sui ponti e sulle banchine dei porti e delle darsene, verranno regolati, a seconda delle località, per decreto reale.

Art. 22.

Con la presente legge sono abolite le tasse e i diritti di navigazione, di armeggio, di tonnellaggio, di entrata e di uscita e di stazione nei porti e darsene, di faro, di lanternaggio, d'imbarco e sbarco di passeggieri, di nazionalizzazione di bastimenti, di cancelleria degli uffici della marina mercantile, la finanza per le pesche nelle acque dello Stato, e tutti i diritti marittimi non contemplati espressamente nella medesima, che prima d'ora si percepivano sotto diversa denominazione nelle diverse provincie dello Stato, ed è pure derogato a qualunque legge o disposizione qualsiasi in materia di diritti di marina contraria alle disposizioni della presente.

**L'onorevole Serra-Cassano fu nominato Commissario regio per sostenere la discussione di tale disegno di legge.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 14 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**L'onorevole Depretis, quale relatore, così risponde nella discussione generale agli onorevoli Ninchi e Bixio:**

Io NON avrò che a dire brevissime parole in risposta all'onorevole Ninchi a all'onorevole deputato Bixio.

Veramente, come relatore della Commissione, io mi trovo in una condizione un po' singolare, perchè ho sostenuto in seno alla Commissione delle opinioni che si avvicinano molto a quelle degli onorevoli preopinanti; e infatti la Commissione aveva nominato a relatore l'onorevole nostro collega Monticelli.

Disgraziatamente egli cadde malato, quando stava appunto preparando la relazione, ed i miei onorevoli colleghi hanno avuto la bontà di fissare la loro scelta sopra di me, ed io ho avuto forse la debolezza di accettare un incarico che altri avrebbe assai meglio disimpegnato.

Ad ogni modo dirò quale è stato il criterio che ha guidato la Commissione nel suo lavoro.

Essa ha creduto che in fatto di tasse marittime si dovesse piuttosto pensare a semplificarle, a coordinarle, anzichè a crearle e ad accrescerle; anzi essa ha creduto che veramente non si trattasse nemmeno di vere tasse, ma di correspettivi di certi servigi che lo Stato rende al commercio marittimo,

e che consistono nella protezione della bandiera, nel mantenimento dei porti, nelle agevolezze fatte al commercio dei trasporti.

Sotto questo punto di vista solamente ha creduto che potesse essere legittima e ragionevole una tassa marittima.

Però in Italia tutto quanto riguarda la marina mercantile e il commercio marittimo contiene un interesse così alto, così importante, e, come osservava giustamente l'onorevole Bixio, pel passato così trascurato, o, dirò meglio, così maltrattato, coll'applicazione di così assurdi sistemi, che se non l'hanno uccisa affatto la marina italiana è quasi un miracolo; che quando si viene ad applicare una tassa alla marina italiana, bisogna che essa sia la più equa, la più mite possibile.

Questo fu il criterio che diresse la Commissione nel suo lavoro.

Non è d'uopo, o signori, che io cerchi argomenti per provare l'importanza della marina in Italia: basta gettare uno sguardo sulla struttura geografica della Penisola, sul mare che la circonda, il mare dei grandi avvenimenti che decisero più volte dei destini del mondo, il mare dei grandi interessi sul quale tutte le civiltà ebbero vita. L'Italia ha bisogno di una marina potente, se vuole essere sicura delle sue coste sterminate, dove stanno la più parte delle sue maggiori città; se vuol esser sicura delle sue isole, le quali non si difendono che colle forze marittime.

Ora sappiamo tutti che la marina militare ha il suo fondamento nella marina mercantile; se la marina mercantile cade, è impossibile pensare alla marina militare; perciò bisogna che il Governo ed il Parlamento portino la loro attenzione sul commercio marittimo, e lo aiutino in ogni modo, sia col procurargli tutti i comodi che le altre nazioni da molti anni hanno procurato alla loro marina mercantile, sia sviluppando a favore del commercio marittimo quel principio di libertà che ha già tanto fruttato largamente nell'economia sociale.

E in fatto di tasse marittime, esse debbono essere assai miti, affinchè non vadano a colpire dei valori nell'atto in cui si formano, e ad isterilire delle forze, quando appena cominciano a svilupparsi. Questo ramo d'attività sociale è sommamente importante che non sia compresso coi balzelli quando comincia ad espandersi.

Io mi arresto a queste semplici spiegazioni, le quali dimostrano che, se da un lato la Commissione fu ispirata dal pensiero essere la libertà il principale elemento che possa far prosperare il commercio, d'altra parte non ha tralasciato di preoccuparsi dello stato della finanza pubblica, ed ha procurato di mantenerle una risorsa di qualche considerazione.

Ma, per ottenere questo doppio intento, la Commissione credette che le tasse marittime dovessero mantenersi entro giusti limiti, e questi limiti furono accuratamente studiati, onde la marina mercantile non fosse troppo gravemente colpita a danno di quello sviluppo del commercio marittimo che tutti dobbiamo considerare e promuovere, siccome un grande interesse nazionale.

**All'articolo 1°, l'onorevole Bastogi, ministro delle finanze, sosteneva la tassa d'ancoraggio di centesimi 50 per tonnellata:**

La Commissione non può consentire col ministro di mantenere la tassa di 50 centesimi. Io procurerò di dimostrare alla Camera che la tassa di 40 centesimi, proposta dalla Commissione, mentre è ad una tal misura per cui le finanze dello Stato non vengono a soffrire danno, d'altra parte è abbastanza moderata onde la marina possa sopportarla; la Commissione crede di averla misurata per modo che se fosse aumentata, in molte parti d'Italia la marina verrebbe sottoposta ad un peso troppo grave, e inconsueto, appunto là dove ha bisogno di essere aiutata colle agevolezze e colle facilitazioni maggiori.

L'onorevole ministro delle finanze, prendendo argomento da quello che io diceva, doversi cioè considerare le tasse di marina come il corrispettivo, entro certi limiti, di un servigio, ha portato innanzi le cifre delle spese di marina; ma queste spese non si riferiscono esclusivamente alla marina mercantile; esse riguardano in generale il commercio marittimo: ora lo Stato riceve dal commercio marittimo ben altro vantaggio che non sia il limitato prodotto di queste tasse.

Dunque quest'argomento non ha molto peso.

Io pensava che l'onorevole ministro doveva scorgere a prima vista una dimostrazione assai facile per persuadersi che la tassa proposta dalla Commissione era tale da potersi accettare, quasi direi, senza discussione.

Comincierò a far parola della tassa di navigazione.

La tassa di navigazione, che colpiva unicamente i legni nazionali, mi permetta il signor ministro che glielo dica, era una tale anomalia che doveva necessariamente sparire. Simili tasse sono una contraddizione ai principii, non dirò dell'economia, ma della logica, poichè il gravare il commercio nazionale con una tassa speciale per modo che non possa lottare a sostenere la concorrenza del commercio estero, è tal cosa che non si può a lungo sopportare. Del resto questa tassa non procurava alla finanza che una risorsa di lire 76,000, e non era poi gran perdita l'abolirla anche senza compenso nessuno.

Diffatti l'onorevole ministro della marineria, l'illustre uomo di Stato di cui l'Italia deplora la perdita, nella sua relazione con parole severe condanna questa tassa e dichiara che non potevasi più oltre sopportarla.

Che cosa rimane, tolta di mezzo la tassa di navigazione? Rimangono le tasse d'ancoraggio, in parte fisse ed annuali, in parte pagabili per tonnellata ed approdo.

Nelle antiche provincie le tasse proporzionali sono fisse ed annuali pei bastimenti della portata di 36 tonnellate o meno, e sono d'una lira per tonnellata di capacità, qualunque sia il numero degli approdi durante l'anno.

In questo caso è facile vedere come la nuova tassa sarebbe più grave della preesistente; essa riesce in alcuni casi ad essere eguale ed anche minore soltanto se si metta in conto la tassa di navigazione che, nelle condizioni attuali, non poteva mantenersi. Per questi legni minori è da notarsi che il tonnellaggio è assai piccolo e il prodotto insignificante.

Pei bastimenti che hanno una portata da 36 alle 80 tonnellate si pagano 20 centesimi per tonnellata ed approdo, e pei bastimenti di portata maggiore la tassa aumenta fino a 30 centesimi.

Ora, le 231 mila lire che attualmente la finanza perceve su queste due tasse, l'una di 20, l'altra di 30 centesimi, di quanto aumenterà portandosi la tassa a 40 centesimi, cioè raddoppiandola in un caso e aumentandola di un terzo nell'altro? Evidentemente si porterà ad un tal limite per cui sarà compensata a un di presso anche la tassa di navigazione, che, per essere fedeli ai sani principii di economia, noi dovremmo abolire, anche senza cercare un compenso qualsiasi. Sfido io signor ministro a confutare questo ragionamento, che viene confermato dai dati stessi ch'egli ha citati, e che veramente non trovo conformi a quelli che ho avuti da una statistica del 1859, dove il tonnellaggio utile pel solo porto di Genova lo trovo nella cifra di oltre 800,000 tonnellate.

**Minghetti**, *ministro dell'interno*. Compresi i bastimenti esteri.

**Depretis**. Il ministro mi dà invece un tonnellaggio totale di 674,000 tonnellate a 50 centesimi, il che forma 337 mila lire; si deducano 10 centesimi per tonnellata, e avremo una deduzione di 67 mila lire, e così a un dipresso la somma che ritraeva lo Stato dalla tassa d'ancoraggio e dalla tassa di navigazione insieme riunite, in guisa che per le antiche provincie dello Stato, diminuendo di soli 10 centesimi la tassa proposta dal Ministero, le finanze dello Stato non vengono a soffrire una diminuzione che possa reputarsi degna di riguardo. Ma vediamo quali sono le tasse vigenti nelle altre parti d'Italia.

Trovo, per esempio, che nella Toscana, che è forse il paese d'Italia dove le tasse sono più gravi, v'ha una tassa annuale d'ancoraggio di 84 centesimi; è veramente una tassa enorme ed intollerabile. Ma siccome è annuale, ripartita sopra molti approdi, riesce assai minore.

Io non vorrei entrare nei particolari per dimostrare in quali casi la navigazione è avvantaggiata o danneggiata dall'applicazione delle tasse vigenti in Toscana; allora bisognerebbe ripetere il lavoro per tutte le parti d'Italia, e si farebbe un volume di casuistica, perchè in alcuni casi troviamo che la tassa è grave, in un altro la troviamo leggera, in un altro la troviamo leggerissima.

Però anche in Toscana le tasse proporzionali, cioè per tonnellate ed approdo, io le trovo pei bastimenti fino a 20 tonnellate limitate a poco più di otto centesimi, sicchè la tassa proposta dal Ministero sarebbe assai più grave. I bastimenti dalle 20 tonnellate in su pagano ventun centesimi, e aggiunta la tassa di faro, gravissima per Livorno, ma che si riduce poi alla metà per gli altri porti della Toscana, questa tassa di tonnellaggio si riduce a 27 centesimi per Livorno e 24 per gli altri posti toscani, dimodochè la tassa principale finisce poi per essere, non di 50, nè di 40 centesimi, ma di centesimi 27,1024, e se hanno luogo più di tre approdi la tassa è minore della proposta.

Nelle Romagne poi, ove sono in vigore le tasse stabilite da un *motuproprio* di papa Pio VII del 1820, il solo caso in cui la tassa oltrepasserebbe i 50 centesimi sarebbe quello di un bastimento che faccia un solo viaggio, perchè verrebbe a pagare 56 centesimi per tonnellata e per approdo; ma se questo bastimento fa appena due viaggi, invece di pagare 56 centesimi non ne paga che 36, se fa tre viaggi non ne paga che 29. Anche in questo caso adunque la tassa è sempre minore, non solo di quella proposta dal Ministero, ma anche di quella proposta dalla Commissione.

Nell'Italia meridionale ci sono due tasse proporzionali, e due altre lievi tasse di cui farò cenno alla Camera. La tassa principale è quella denominata *diritto di tonnellaggio* che è fissato pei bastimenti nazionali, o parificati coi nazionali, a quattro grana per tonnellata e per approdo, cioè a dire a 17 centesimi, poi la tassa di lanternaggio che è fissata nella stessa somma.

Noterò di passaggio alla Camera che questa seconda tassa di lanternaggio è uno degli ultimi regali che l'amministrazione del Governo borbonico ha fatto alle provincie del mezzogiorno, perchè non ha cominciato ed essere in vigore che il 1° gennaio 1860. Prima di quest'epoca la tassa d'ancoraggio non era che di 17 centesimi. Le altre tasse, che sono minime, sono il diritto di spedizione, il quale, secondo la portata dei bastimenti, varia da 4 centesimi a 1 e 1[2 e meno per i bastimenti maggiori, essendo stabilita una scala sui cui particolari credo inutile di trattenere la Camera.

Dunque in complesso si avevano 34 o 36 centesimi per tonnellata e per approdo.

Lo stesso è per la tassa di patente, la quale in alcuni casi aggrava fino a 13 centesimi, ma soltanto per i bastimenti che oltrepassavano di poco le 21 tonnellate; per i bastimenti maggiori, per esempio di 160 tonnellate, questa tassa discende a 3 centesimi e 1[2 per tonnellata e per anno. Ognun vede che, se il bastimento fa diverse operazioni commerciali nell'anno, questi 3 centesimi e 1[2 devono ancora dividersi in tante volte quante sono le diverse operazioni.

Tutte queste tasse insieme riunite non raggiungono quella di 40 centesimi proposta dalla Commissione, e tanto meno la tassa proposta dal Ministero.

Ma si può fare una obbiezione. L'abbonamento, mi si può dire, è un vero vantaggio per la marina, ed io non ho tralasciato di riconoscere nella relazione che è veramente un beneficio per la navigazione di potere, pagando tre volte la tassa di ancoraggio, fare nell'anno tutte le operazioni

che possono occorrere. Ma mi permetto di osservare che, quando si parla di abbonamenti, cominciando da quelli del teatro, e salendo fino alle assicurazioni le più importanti, la parola stessa indica uno sconto; non si fa abbonamento senza un vantaggio all'abbonato. Lo Stato poi vi ha anche egli un vantaggio nella sicurezza della riscossione. Questo è uno dei sistemi che si applicano in molte circostanze, e che quasi sempre riesce vantaggioso. Nel caso concreto io lo credo un vantaggio alla marina commerciale, ma in pari tempo anche al Governo.

D'altra parte io prego il signor ministro e la Camera a non dimenticare che questa legge racchiude un complesso di tasse che non si debbono considerare separatamente; per esempio, nella navigazione dei vapori lo Stato ha un vantaggio rilevante, perchè più di trenta centesimi per tonnellata il bastimento a vapore in corso regolare di navigazione non pagava. Portata la tassa a quaranta su 12 approdi all'anno, è una tassa di 1,20 sul tonnellaggio della marina a vapore, vantaggio molto notevole, poichè la Camera debbe riflettere che la marina a vapore in Italia, anche per necessità amministrative e politiche, deve prendere fra breve un grandissimo sviluppo.

Quindi ne verrà un introito rilevantissimo alla finanza, introito che prima non si aveva. Di più ci sono altre tasse secondarie che si conservano; ci sono le patenti e i diritti che s'impongono per l'ammessione agli esami, che pure daranno un introito d'una certa importanza, venendo applicati a tutta l'Italia.

Queste disposizioni in complesso proposte dalla Commissione sono tali, per cui lo Stato verrà ad incassare sicuramente un notevole introito a beneficio della finanza, anzichè cagionare perdita alcuna. Ma, anche argomentando limitatamente a quanto in seguito alla nuova legge debbe accadere nelle antiche provincie, io ritengo che lo Stato non andrà soggetto a perdita che meriti riguardo, poichè non

sarà certo la perdita di poche migliaia di lire, compensate col prodotto di altre provincie, che tratterrà il signor ministro dal mostrare il suo interessamento per lo sviluppo della marina mercantile.

D'altra parte sarebbe un po' singolare che nel paese, nel quale si è fatta la riforma economica, che qui dove abbiamo abolito i dazi sui cereali e fatta un'immensa innovazione diminuendo tutte le tasse daziarie, volessimo procedere a ritroso, massimamente quando la marina mercantile gode in altre parti d'Italia esenzioni importantissime, che andrebbero a cessare, perchè, secondo questa legge, uno stesso sistema di tasse sarebbe esteso a tutta Italia; in un paese, dico, come il nostro, e dopo i nostri precedenti, sarebbe singolare che noi volessimo aggravar le tasse marittime, anzichè limitarci ad unificarle e coordinarle, se non possiamo pel momento diminuirle.

Io prego quindi il signor ministro perchè voglia accettare la proposta che la Commissione ha fatta in un senso tutto affatto conciliativo, ed ammettere la tassa di 40 centesimi, che riesce di vantaggio alla finanza, senza gravare di troppo sulla marina mercantile.

## Seduta del 15 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Ancora sull'articolo 1°:**

Io ho il dovere, come relatore, di riassumere in brevi parole le principali obbiezioni che furono fatte alla proposta della Commissione, e di esprimere le ragioni per le quali essa crede di persistere nelle sue conclusioni.

Si manifestarono, e nella discussione generale della legge e in quella del primo articolo, opinioni non solo tra loro

discrepanti, ma opposte; perocchè vi fu chi sostenne doversi affatto abolire le tasse marittime, altri conchiuse perchè venissero possibilmente diminuite; infine il Ministero credette doversi mantenere intatta la tassa, secondo la proposta da lui fatta.

Fu anche detto che la Commissione mostrava una inutile ostinazione, sostenendo la sua proposta, la quale aveva con quella del Ministero una differenza di soli 10 centesimi; differenza affatto irrilevante. Ed infine coloro, i quali sostengono doversi la tassa di cui si discute mantenere nella somma proposta dal Ministero, fecero campeggiare e grandeggiare gli interessi della finanza, che loro parvero, ed a mio avviso a torto, malamente difesi dalla Commissione.

Quanto alla poca entità della differenza di 10 centesimi, mi basterà di notare che questa cade sopra una cifra di quaranta o di trenta; è dunque una differenza che corrisponde al 25 od al 40 per cento.

Ora, ad uno che s'intenda di finanze, dovea bastare questa indicazione per dimostrare che questa differenza può racchiudere una questione grave. E infatti, non si tratta di applicare questa tassa solamente alla marina delle antiche provincie sarde, si tratta di applicarla al tonnellaggio attualmente tassabile dell'intiera marina italiana, cioè non a 700 od 800 mila tonnellate, ma a due milioni di tonnellate ed oltre.

Perciò questa questione, come tutte quelle nelle quali trattasi di aggiungere anche pochi centesimi a qualsiasi tassa che debba diventar fattore sopra larga applicazione, questa questione, dico, ha la sua importanza, ed ognuno la può e la deve facilmente comprendere.

La Commissione, e più principalmente il relatore, lo dico francamente, avrebbe volentieri adottato una diminuzione maggiore, avrebbe anche accettato un'abolizione completa della tassa, nè perciò avrebbe creduto di far danno alla finanza. Però la Commissione ha creduto di interpretare più

esattamente il suo mandato ed il suo còmpito: essa ha ritenuto che qui trattavasi, non di una legge che dovesse imporre nuove tasse marittime o rimaneggiarle mutando il sistema, ma di una legge, la quale, come porta il suo titolo, dovesse, principalmente non solo, ma esclusivamente avere per iscopo di regolare le tasse marittime per tutta Italia, di semplificarle e di unificarle.

Quindi i lavori della Commissione dovettero consistere in uno studio comparativo delle diverse tariffe vigenti nelle varie provincie d'Italia, confrontandole con le nuove tasse proposte, ed in uno studio il quale procurasse di mettere in chiaro quali sarebbero state le conseguenze pratiche dell'applicazione delle tasse che si volevano sancire, per vedere se la tassa proposta riusciva all'intento di unificare e semplificare le tasse marittime per tutta Italia, senza che questa opera di unificazione avesse delle conseguenze funeste, sia per gli interessi del commercio marittimo, sia per le finanze dello Stato.

Doveva quindi la Commissione procurare di risolvere il problema col proporre una tassa che possibilmente si accostasse alle tasse vigenti; essa quindi doveva cercare non di sovrapporre alle tasse attuali uno strato nuovo, elevato ad uno stesso orizzonte, che premesse inegualmente gli interessi prima colpiti, ma invece doveva diminuire le tasse dove fossero troppo gravi, e doveva necessariamente aumentarne alcune altre le quali potevano ancora soffrire qualche aumento senza di troppo aggravare le condizioni del commercio marittimo, in confronto allo stato precedente di cose.

La Commissione, dopo uno studio diligente delle varie tariffe vigenti, dopo un lavoro principalmente aritmetico e statistico, fatto senza idee preconcette, trovò nella cifra di quaranta centesimi quella che più si accosta all'intento che si prefigge la legge e ad un tempo quella che riesce la più equa e la più ragionevole onde sciogliere il problema della unificazione delle tasse marittime.

Nè la Commissione crede, o signori, di aver punto trascurato l'interesse della finanza; e qui, mi si permetta di dirlo, la Commissione non è d'avviso che l'interesse finanziario dello Stato si promuova aumentando ciecamente, ovvero senza indagini accurate e senza profondi studi, le tasse esistenti.

Questa sarebbe una strana maniera di promuovere la prosperità delle finanze, ed è veramente singolare che la si veda difesa da uomini che pure debbono avere dottrina ed esperienza finanziaria, mentre sappiamo tutti che il più delle volte si promuove l'incremento della finanza con tasse miti, ma ragionevolmente ripartite e con provvedimenti che aiutino lo svolgimento e la formazione della ricchezza nazionale.

Chi mai direbbe, o signori, quando si trattasse dell'unificazione delle tasse postali, chi direbbe, se mai in una parte d'Italia si fosse trovata una tassa più grave, che converrebbe fare l'unificazione delle tasse postali, aumentandole nell'interesse dell'erario, e così, ad esempio, facendo più gravi quelle che abbiamo adottato dopo la riforma postale?

Nessuno, o signori, potrebbe al certo proporre un simile provvedimento, perchè equivarrebbe evidentemente ad un cammino fatto a ritroso in quella via, sulla quale, con tanto vantaggio dello Stato e dei cittadini, abbiamo camminato finora.

Io capisco, e non posso tralasciare di dirlo, che tutte le volte che si parla di tasse, per ottenere il voto della Camera si usi, come buona tattica parlamentare, di mettere in evidenza e di insistere sulle misere condizioni del tesoro. Questa tattica l'abbiamo veduta applicata quasi sempre, e sappiamo quanto valga. Così, se si tratta di una spesa, anche gravissima, anche poco giustificabile, si mettono avanti, naturalmente, i bisogni dell'industria e del commercio nazionale, si parla del benessere sociale e della civiltà universale. Ma queste grandi parole non ci debbono allontanare dai veri principii e dalla retta via; imperocchè non si può

ammettere che, per sussidiare le finanze, si debbano ciecamente adottare gli aumenti delle tasse esistenti senza ponderato e maturo esame, massimamente se queste tasse, aumentate oltre misura, vanno a colpire il lavoro ed il capitale nella sua incipiente formazione, come non si può ammettere che lo Stato, senza necessità dimostrata, debba intromettersi, con la sua azione e con la sua ingerenza, nel movimento delle industrie e del commercio, che devono trovare la loro prosperità nella libertà, nel proprio elaterio, nella naturale esplicazione delle proprie forze.

Per dimostrare, per quanto lo si possa in questa materia, e nella mancanza di molti dati statistici, che sicuramente avrebbero agevolato il lavoro della Commissione, e che, disgraziatamente non possiamo avere per molte parti d'Italia, per dimostrare, dico, come la Commissione abbia cercato di adempiere al proprio còmpito, io dovrò addurre alcuni esempi ed alcune cifre, dalle quali io spero che la Camera si persuaderà come il sistema, al quale la Commissione dovette attenersi e si attenne, era esattamente quello di regolare i diritti marittimi, di unificarli, chè tale era veramente lo spirito e lo scopo del disegno di legge, dal quale la Commissione non ha creduto mai di dipartirsi.

Io comincierò dalle vecchie provincie del regno.

La tassa di navigazione ha fruttato, nel 1859, la somma di lire 66,940. Questa tassa non esisteva e non esiste nelle altre provincie d'Italia, e nemmeno negli altri Stati di Europa.

È una vera tassa diretta che malamente fu classificata fra i diritti marittimi, perchè non ha nulla affatto di comune con quelli; è una cosa diversa affatto dalle tasse di ancoraggio o di tonnellaggio, o di faro.

Ora, era naturale che una tassa simile, che era in vigore in una sola parte del regno, dovesse essere abolita.

La questione riducevasi adunque a trovar modo di fare rientrare nella cassa dello Stato la somma che coll'aboli-

zione di questa tassa speciale e' poco ragionevole veniva tolta all'erario pubblico.

L'abolizione di questa tassa era poi anche giusta per un altro motivo. Nelle antiche provincie del regno gli armatori e la navigazione sono soggetti alla tassa patente, che è una tassa abbastanza grave, alla quale non sono soggetti gli armatori o navigatori nelle altre provincie d'Italia.

Noi sappiamo che per la legge del 7 luglio 1853 gli armatori sono soggetti ad una tassa annuale di 50 centesimi per tonnellata, se trattasi di bastimenti che facciano la navigazione di lungo corso; e di 25 centesimi per tonnellata per i bastimenti che fanno la navigazione di grande o piccolo cabotaggio.

Inoltre i bastimenti a vapore, se sono addetti alla navigazione di lungo corso e al trasporto dei passeggieri, sono soggetti ad una tassa annua di 400 lire.

I vapori minori che navigano lungo le coste, e che fanno il trasporto solamente di merci, sono soggetti ad una tassa di lire 275.

I vapori rimorchiatori pagano una tassa di lire 200.

Ora tutte queste tasse non esistono nelle altre parti d'Italia. E ciò debb'essere notato, perchè da questo stato di cose ne viene la induzione che per le antiche provincie del regno, nel parificare le tasse marittime di tutto il regno, bisogna possibilmente diminuirle nelle antiche provincie, onde gli armatori non si trovino quivi in deterior condizione in confronto di quelli delle altre provincie d'Italia.

È inutile che io dica che oltre le tasse marittime, e le tasse di commercio o di patente, vi sono le tasse sanitarie che sussistono intiere e che ultimamente furono riordinate.

Mi permetta la Camera che io qui porti qualche esempio pratico, per dimostrare come la proposta della Commissione sia ragionevole e come raggiunga lo scopo da me indicato. Io prego gli onorevoli miei colleghi di prestare la loro benevola attenzione ad alcune cifre che verrò esponendo; sono

così semplici, che ognuno le può afferrare, ognuno vederne il significato e dedurne le naturali conseguenze.

La tassa di navigazione fruttò, come dissi, all'erario dello Stato la somma di franchi 66,940. Si tratta di abolire questa tassa e di far rientrare il suo prodotto nelle casse dello Stato. La tassa di ancoraggio ha fruttato, nel 1859, lire 231,677.08. Nella mancanza di dati, questo frutto della tassa che rappresenta il prodotto di due fattori, l'uno di 0.20, l'altro di 0.30, poteva ragionevolmente credersi il prodotto di un solo fattore di centesimi 25. In questo caso, portando la tassa da centesimi 25 a centesimi 40, cioè accrescendola di $^3/_5$, noi venivamo ad ottenere un prodotto di circa lire 87,000, col quale veniva a coprirsi la tassa di navigazione e le altre due tasse minori, l'una di sbarco dei viaggiatori, l'altra pel diritto d'uscita, che in complesso giungono a poco più di 30,000 lire.

Ma io voglio anche per un momento lasciare in disparte questi dati, che sono quelli sui quali la Commissione aveva il diritto di instituire i suoi regolamenti ed i suoi calcoli, poichè il Ministero non le ha fornito più copiose notizie, e voglio invece attenermi ai dati che mi furono ieri nella discussione somministrati dal ministro e che io raccolsi di volo. Ieri il ministro delle finanze diceva che il movimento attuale e tassabile delle antiche provincie del regno saliva a 674,000 tonnellate.

Anche in questo caso, ed anche ritenuto che nella grandissima parte dei casi, anzi nella totalità, la tassa che si applica pel diritto di ancoraggio sia di trenta centesimi, se aumentiamo questa tassa di dieci centesimi, ne otterremo indubitatamente una somma non minore di lire 67,400, la qual somma andrà crescendo in avvenire, e sarà fin d'ora di tale rilevanza che coprirà intieramente la perdita che le finanze faranno del prodotto della tassa di navigazione che non giunge a quella cifra.

Adunque, nella peggiore di tutte le ipotesi, la perdita delle finanze per le antiche provincie sarebbe limitata a 30,000

lire circa, che rappresentano le due tasse sui viaggiatori, e per l'uscita dai porti. Dichiaro che io credo che questa perdita non si farebbe mai; ma, in ogni caso, essa verrebbe largamente compensata dall'applicazione della tassa di quaranta centesimi a tutte le altre provincie dell'Italia, dove troviamo, per esempio, nelle Romagne una tassa assai minore, se eccettuiamo il caso dei bastimenti che fanno un solo approdo, e nell'Italia meridionale, dove troviamo una tassa di 34 centesimi o al più di 36 invece di 40. Per modo che nella sola Italia meridionale, se teniamo conto che le Due Sicilie hanno un tonnellaggio superiore a quello delle antiche provincie del regno, e che perciò il movimento del commercio marittimo non è minore, questa differenza di sei centesimi produrrebbe un provento quasi doppio della perdita che vengono a soffrire nelle peggiori ipotesi le antiche provincie del regno.

Per queste ragioni la Commissione venne a persuadersi che lo scopo al quale era diretto il disegno di legge di unificare senza danno sensibile delle finanze le tasse marittime del regno, questo scopo veniva ad essere perfettamente raggiunto. Ripeto che la proposta della Commissione è il risultato di un lavoro aritmetico e di uno studio di confronti pratici sovra tasse vigenti, anzichè il risultato di uno studio finanziario, o di pubblica economia.

Per dimostrare poi anche meglio quali sarebbero le conseguenze pratiche applicando ai diversi casi i diversi sistemi che sono in discussione, convien confrontare le tasse precedenti con quelle proposte dal Ministero e dalla Commissione, come pure cercarne i risultati, tanto pei legni nazionali, che pei bastimenti esteri, e si vedrà dal confronto quanto sia più equa e più ragionevole la proposta della Commissione.

Io pregherei la Camera di notare alcune differenze che verrò esponendole in alcuni casi ipotetici, ma concreti per le cifre, avvertendo sempre, come feci ieri, che faccio astrazione

dalle conseguenze della introduzione del sistema di abbonamento, di cui ammetto in massima i vantaggi, quantunque non sia in grado di apprezzarne la precisa estensione.

Avverto pure che non tengo conto delle tasse minori, perchè il loro peso, vario secondo il tonnellaggio, riesce affatto insignificante nella grande generalità dei casi.

Notisi adunque che un bastimento di 40 tonnellate, che faccia tre viaggi, secondo la tassa attuale, paga 49 lire; secondo il progetto ministeriale, pagherebbe 60 lire; secondo quello della Commissione, ne pagherebbe 48. Ecco che la tassa della Giunta si accosterebbe possibilmente allo stato attuale delle cose. Se fosse un legno estero, la tassa attuale non lo colpirebbe che di 24 lire. Ma, signori, la differenza da 24 lire a 60 mi pare un po' troppo grave; simili passaggi repentini non si debbono ammettere leggermente in fatto di tasse.

Un bastimento di 58 tonnellate, che faccia anch'esso tre viaggi, la tassa attuale lo colpisce di lire 55; col progetto del Ministero la tassa è di 75; col progetto della Giunta di 60 lire. Un bastimento estero, che non paga il diritto fisso di navigazione, pagherebbe 30 lire; ma 30 invece di 75, o signori, anche in questo caso mi pare che sia troppo: parmi che il passaggio sia troppo rapido, che il salto sia più in là di quello che si possa ragionevolmente consentire, seguitando i principii di una buona amministrazione.

Io potrei addurre molti esempi che ho qui preparati, sia per le antiche provincie del regno, che per tutte le provincie d'Italia; ma non voglio dilungarmi troppo per non abusare della pazienza della Camera. I bastimenti di 200 tonnellate che fanno tre viaggi, secondo la tassa attuale, pagano lire 246.66; col progetto del Ministero ne pagano 300; col progetto della Commissione 240. La differenza dunque tra l'antico e il nuovo sistema starebbe tra 246 e 240; come ognun vede, sarebbe inavvertita. Un bastimento estero pagherebbe, allo stato attuale delle tariffe, lire 180; secondo

la tassa che si vorrebbe introdurre dal Ministero, ne pagherebbe 300.

Bastano queste cifre, signori, per persuaderci che la differenza sarebbe troppo grave. Faccia questo stesso bastimento di 200 tonnellate due viaggi soli; la tassa attuale sarebbe di 186 lire e 66 centesimi; secondo il progetto ministeriale, sarebbe di 200 lire; secondo quello della Commissione, di 160; la differenza non sarebbe grave. Se il bastimento fosse estero, pagherebbe 120 lire, e col progetto del Ministero sarebbe sottoposto ad una tassa di 200 lire.

Io veramente non so persuadermi che questi salti improvvisi siano conformi, lo ripeto, alle regole che devono dirigere una buona amministrazione che vuol provvedere agli interessi delle finanze ad un tempo ed a quelli del commercio marittimo.

Finalmente un bastimento di 600 tonnellate che faccia tre viaggi, secondo la tassa attuale paga 640 lire; col progetto del Ministero ne paga 900; col progetto della Commissione ne paga 720. Un legno estero pagherebbe lire 540. In questo caso un po' anormale, non si può prescindere da qualche aumento, anche secondo il progetto della Commissione, perchè, quando un tipo unico bisogna venire ad applicarlo a casi infiniti, naturalmente in qualche caso si trova un risultato che offre dei vantaggi, in altri si trovano delle perdite. Ma un bastimento estero in questa circostanza, secondo la tassa vigente nelle antiche provincie del regno, pagherebbe 540 lire; la Commissione lo assoggetterebbe ad una tassa di 720; secondo il progetto del Ministero questo bastimento estero verrebbe a pagare una tassa di 900 lire; anche in questo caso la differenza è troppo grave.

Finalmente, se questo stesso bastimento faccia un solo viaggio, secondo la legge attuale pagherebbe 280 lire, secondo il progetto del Ministero, 300; secondo quello della Commissione, 240; se il bastimento fosse estero, non verrebbe a pagare che 180 lire. Più ragionevole dunque, per

ogni rapporto, mi pare di stabilire la tassa di 240, perchè la differenza fra 180 e 240 è meno notevole e più sopportabile, mentre tra 180 e 300 abbiamo ancora uno di quegli sbalzi che non si possono in modo alcuno giustificare. Questi esempi e questi confronti, come ho detto, potrei estenderli, ma dovrei abusare del tempo della Camera. La Commissione ha creduto di aver adempito coscienziosamente ed accuratamente il suo mandato, essa ha cercato di interpretare il disegno di legge nel suo vero significato, e crede di esservi riuscita. La Camera ne sarà giudice.

Mi rimane solamente ad aggiungere un'ultima considerazione per l'Italia meridionale, perchè mi pare che veramente la cosa sia degna dell'attenzione della Camera.

Nell'Italia meridionale, fino a tutto il 1859, eravi una principale tassa di navigazione, la tassa d'ancoraggio, che era di 4 grana, cioè 17 centesimi per tonnellata ed approdo; le altre tasse minime, ripartite secondo i casi, qualche volta portano l'aumento di alcuni centesimi, qualche altra di un solo centesimo e qualche millesimo.

Io mi permetto di non tenerne conto in questa discussione, ma dichiaro che son disposto anche ad aggiungere qualche centesimo, il che non varia punto il mio ragionamento.

Questa tassa dunque, stabilita in quella misura, avrà aggravato quella marina, che sicuramente non è di quelle su cui l'occhio del Governo siasi molto fermato, se non era per maltrattarla; l'avrà, dico, aggravata, calcolando sopra i dati che abbiamo sott'occhi, di una tassa che possiamo valutare, in via approssimativa, da 120 a 140 mila lire annue. Secondo le leggi in vigore nell'Italia meridionale, i legni di 20 tonnellate e meno erano però esenti da qualunque tassa; inoltre erano stabilite altre importanti esenzioni; nell'articolo 54 della legge 25 gennaio 1826 sta scritto: « I bastimenti del regno della portata maggiore di 20 tonnellate, addetti nei golfi e nelle isole di Napoli e nel golfo di Palermo, al tra-

sporto dei carboni, della calce, della legna da fuoco, degli spalatroni e pali per neve, del vino, della neve, della pozzolana, della creta, della pietra dolce e forte, sono esenti dal diritto di tonnellaggio. Sono egualmente esenti i bastimenti destinati, su tutte le coste del regno, al trasporto del brecciame destinato al mantenimento delle strade consolari. »
Le stesse esenzioni sono per i diritti di spedizione, e sono pure ripetute per i diritti di lanternaggio, di cui dirò in seguito.

Riteniamo adunque che, a tutto il 1859, nelle provincie meridionali la sola tassa marittima che esisteva era di 17 centesimi per tonnellata ed approdo. Pel 1860 questa tassa fu raddoppiata.

La legge del 25 novembre 1859 impose una tassa nuova, detta *di lanternaggio*, nella stessa precisa misura della tassa d'ancoraggio precedentemente in vigore. Vediamo adunque questa tassa raddoppiata, da un anno all'altro, in quelle provincie.

Ora, che cosa stiamo facendo noi? Noi veniamo a triplicare, o poco meno, la tassa stata raddoppiata appena un anno fa; noi portiamo la tassa da 34 o 36 centesimi a 50.

Signori, nel breve giro di tre anni, con una progressione che non dirò celere, ma precipitosa, venire a mettere l'una dopo l'altra sulle stesse materie imponibili, o meglio sullo stesso capitale che sta formandosi, tre tasse successive abbastanza gravi, è questo un sistema al quale io non so dare la mia approvazione.

Se invece si limiti l'aumento ad alcuni centesimi, come sarebbe proposto dalla Commissione, la tassa sarà sopportabile. E tanto più la Camera deve andar a rilento nello applicare una tassa grave, inquantochè essa viene a colpire dei valori finora esenti, degl'interessi degni non solo di riguardo, ma di protezione, come son quelli delle piccole navi, e dei trasporti di generi di generale consumazione che ho indicato.

La maggioranza della Commissione, quantunque credesse che veramente queste esenzioni avevano uno speciale motivo di esistere, non ha tuttavia esitato a proporre che dovessero scomparire innanzi alla parificazione comune. Poichè, conservandole nell'Italia meridionale, bisognava estenderle a tutto il regno, e noi sappiamo che il trasporto di alcuni generi di prima necessità, come il carbone e la legna, forma l'oggetto d'un traffico molto attivo e, debbo anche dirlo, molto lucroso in alcune parti d'Italia, e l'esenzione non sarebbe per certo stata approvata dalla Camera.

La Commissione, trattandosi d'una legge unificativa delle tasse marittime, ha creduto non doversi avere punto riguardo ad alcuna esenzione o favore speciale, dovendosi stabilire una legge unica applicabile alla marina mercantile italiana.

Ma la esistenza di queste esenzioni e gl'interessi che sulle medesime si sono stabiliti non debbono essere improvvisamente colpiti e perturbati, ed è questa una ragione di più perchè debba prevalere la tassa possibilmente più mite.

Dopo queste spiegazioni non ho altro da aggiungere.

La Commissione ha la persuasione d'aver fatto tali proposte, per cui alle finanze dello Stato non deriva alcun detrimento; essa ha anzi la coscienza d'aver seguito quel solo sistema col quale, anzichè recar danno alle finanze se ne procura nel miglior modo possibile il maggiore incremento.

La Commissione proponeva nel primo articolo della legge la tassa di 40 centesimi come una conciliazione, ed avea fiducia che l'illustre uomo di Stato il quale presiedeva all'amministrazione della marina l'avrebbe accettato nella discussione, perchè, quantunque stia in fatto che l'illustre ministro, col quale io ebbi parecchie conferenze in proposito, non abbia mai esplicitamente accettato questa proposta, non l'ha però nemmeno esplicitamente e recisamente respinta; anzi ha detto a me, che ho riferito immediatamente le sue parole alla Commissione, che, quando fosse venuta la di-

scussione, avrebbe mollemente difeso la proposta del Ministero.

Io confidava allora che questa proposta, che credo sotto tutti i rapporti la più ragionevole, sarebbe stata accettata da chi reggeva le cose della marineria, e voglio ancora quest'oggi sperare che tale proposta sarà accettata dal Ministero e dalla Camera.

**In risposta all'onorevole ministro delle finanze Bastogi:**

La Camera comprenderà facilmente come io non possa intraprendere un esame analitico sulle cifre, con le quali il signor ministro venne oggi preparato a rispondere a quanto da me si è detto nella discussione di ieri. Avrei bisogno di averle sott'occhio, e fors'anche avrei bisogno di studiarle; ed invero l'onorevole signor ministro le espose sì rapidamente che non ho potuto afferrarne che una parte.

Mi limiterò dunque a far qualche osservazione che basterà tuttavia a dimostrare che la Commissione, non ostante le cifre qui recate e le obbiezioni fatte dal signor ministro e dal signor commissario regio, può con sicura coscienza mantenere la proposta che ha fatta.

Non posso astenermi innanzi tutto dal manifestare il mio dispiacere, perchè i dati che il signor ministro ha potuto procurarsi e che ha portato quest'oggi improvvisamente nella discussione, non siansi raccolti prima ed uniti alla proposta di legge. Dall'onorevole deputato, che prima di me era stato scelto a relatore, ho ricevuto tutti i dati comunicati dal Ministero, e li ho tutti scrupolosamente esaminati e studiati, ma nulla ho trovato di simile a quanto ci venne dal ministro esposto.

Venendosi a stabilire una tassa che va a colpire una grandissima quantità di bastimenti e d'interessi, e che tocca uno

dei più gravi e vitali affari del paese, era necessario raccogliere dati sufficienti, e non tralasciarne nessuno che aver si potesse. Perchè il Ministero non si è procurato il movimento particolareggiato della marina mercantile, desumendolo dal movimento dei porti e dai registri delle tasse marittime? La tassa d'ancoraggio percetta nel 1859, e di cui conosciamo l'ammontare, si paga da ciascun bastimento sul tonnellaggio, ossia sulla capacità per ogni approdo e per ogni operazione di commercio; nei porti si ha precisamente il novero di ciascun legno, con la rispettiva portata; dai registri delle tasse si desume e si può facilmente desumere la portata di ciascun bastimento che ha pagato la tassa e il numero delle tasse pagate nell'anno; dunque era possibile avere sott'occhio un documento ufficiale dal quale si sarebbe potuto rilevare, per ogni categoria di bastimenti, il numero degli approdi che hanno fatto o che fanno, e quindi le tasse che hanno pagate e di cui possono ragionevolmente essere colpiti.

Mancando questi elementi, e sollecitati a compiere il lavoro, naturalmente abbiamo dovuto valerci dei dati che si hanno di altri paesi, e di quelli che la Commissione ha potuto raccogliere essa stessa, ed infine di quelli che ebbe ieri dallo stesso ministro. Questi dati mi dicono che in media il numero degli approdi per ciascun bastimento non è gran cosa, perchè il tonnellaggio utile dei bastimenti nazionali, quale ci fu indicato dallo stesso ministro, non ci dà che due approdi utili su tutta la portata della marina dello Stato.

Infatti, noi abbiamo nelle antiche provincie una portata di 225 mila tonnellate; ora sono state sottoposte alla tassa di ancoraggio, per quanto disse il ministro, 448 mila tonnellate, cifra che appunto non ci dà che due approdi in media per bastimento. Sappiamo tutti che questi calcoli non sono esatti; ma infine questo è il solo criterio che noi avevamo sott'occhio come schiarimento che ci venne dal Go-

verno; e la Commissione aveva il diritto di istituire i suoi calcoli sui dati conosciuti.

Io ho accennato a bastimenti che fanno più viaggi, ed ho avvertito che faceva delle ipotesi. Tuttavia, quando ho indicato che un bastimento avrebbe fatto uno, due o tre viaggi, non ho fatto queste ipotesi a caso. So anch'io che i bastimenti di grandissima portata sono pochissimi; ma so anche che è nell'interesse della navigazione e nell'interesse del paese che questi bastimenti si aumentino, e so anche che l'interesse del commercio e il loro proprio porterà sempre gli armatori a costrurre dei bastimenti di un tonnellaggio sempre maggiore.

D'altra parte, io non posso, nelle nuove condizioni del regno, stare strettamente agli esempi ed alle esperienze delle antiche provincie sarde.

Ma, signori, se si dovrà navigare all'Asia Minore, se dovremo andare alle coste della Siria, in Egitto, nel Mar Nero istesso, nella Grecia, non bisognerà pensare che si partirà soltanto da Genova per fare il giro d'Italia coi nostri bastimenti a vela, bisognerà pensare che si partirà da Siracusa, da Messina, da Reggio e da Brindisi, e in quel caso il numero dei viaggi pel commercio estero può essere maggiore d'assai.

Dunque, ragionando sull'ipotesi del mondo che chiamerò antico, mi pare, permetta l'onorevole signor commissario che io lo dica, mi pare si ragioni sopra un'ipotesi, che, pel momento, bisogna assolutamente mettere in disparte.

Il signor ministro ha analizzato principalmente due categorie di bastimenti, quelli al di sotto di venti tonnellate, e quelli da venti a cinquanta tonnellate. Quanto ai primi, egli dice che sono soggetti alla tassa di *lanternaggio:* a dimostrare il contrario, io citerò il testo stesso della legge 3 novembre 1859, e desidero che mi si citi una disposizione diversa per dimostrarmi che veramente son caduto in un errore di fatto insieme alla Commissione. Però noi

abbiamo la legge sott'occhio, e l'articolo 2 di essa, che il signor ministro avrebbe dovuto conoscere, toglie ogni dubbio in proposito. Premetto che i bastimenti al di sotto di venti tonnellate, con la legge 23 gennaio 1826, sono esenti dalla tassa di ancoraggio; ora l'articolo 2 della legge 25 novembre 1859, che stabilì la tassa di lanternaggio, dice:

« Il diritto (di *lanternaggio*), di cui si tratta, sarà riscosso sulle stesse basi e con le medesime norme dettate pel tonnellaggio dalla legge di navigazione di commercio 25 febbraio 1826, in guisa che è dovuto il diritto di lanternaggio tutte le volte che è dovuto il diritto di tonnellaggio, ed al modo stesso le eccezioni e le *esenzioni* stabilite per l'uno s'intenderanno dettate per l'altro. »

Dopo questa disposizione di legge io non so come voglia e possa l'onorevole signor ministro far sussistere il diritto di lanternaggio, il quale la Commissione ha sempre creduto e crede che non esiste nelle provincie meridionali d'Italia pei bastimenti di portata di venti tonnellate o meno, e per quelli indicati all'articolo 54 della legge 25 gennaio 1826. Veda la Camera su quali fondamenti siansi appoggiati i calcoli del signor ministro.

Il signor ministro, analizzando queste due categorie di bastimenti, ha istituito i suoi conteggi, e mi è parso volesse criticare i dati che ieri ho annunziati alla Camera. Io ho rivisto oggi ancora quei dati, ed oggi ancora disgraziatamente li trovo esatti. Il diritto di patente citato dal signor ministro è stabilito in questo modo: i bastimenti dalle ventuna alle cinquanta tonnellate pagano due ducati, cioè lire 8.50 per ogni triennio, e così 2.83 all'anno; se il bastimento è di sole ventuna tonnellate, corrisponde a centesimi 13 e una frazione di centesimo per tonnellata all'anno, precisamente come ho detto ieri.

Ma andiamo ai bastimenti maggiori. Siccome la tassa è fissa ed annuale, e il tonnellaggio variabile, la tassa è alquanto notevole pei bastimenti minori, ma diminuisce ra-

pidissimamente crescendo la portata del bastimento. Pel bastimento di 160 tonnellate è di quattro ducati, ossia lire 17 per un triennio; dunque il terzo, lire 5.66 all'anno; su 160 tonnellate, ripartita la tassa annuale di lire 5.66, avrete 3 centesimi e millesimi 5 per tonnellata, e se ripartite questa somma sopra tre approdi avrete un centesimo per tonnellata ed approdo, cioè una tassa di poco momento e che può ancora diminuire. Sicchè mantengo pienamente quel che ieri ho detto.

Lo stesso dovrei ripetere pel diritto di spedizione, i cui conteggi non saranno meno esatti di quelli poco innanzi citati.

Ma c'è un'osservazione di maggior importanza che io debbo fare su quanto venne a dirci il signor ministro; ed è che, essendosi le sue osservazioni fissate principalmente, e in verità con molto accorgimento, sui bastimenti da venti tonnellate o meno, e su quelli da venti a cinquanta, egli ha preso ad esame quella specie di bastimenti che formano un tonnellaggio minimo in confronto del tonnellaggio totale dello Stato.

Vuole la Camera vedere in che proporzione sta il tonnellaggio di questi bastimenti? Io mi trovo sott'occhio una statistica fatta nel nostro paese. Or bene, i bastimenti da undici a trentacinque tonnellate sono della portata complessiva di undici mila tonnellate; quelli da trentacinque a cinquanta sono di tremila tonnellate. Mettendo insieme i bastimenti di portata anche minore, cioè da una a dieci tonnellate, abbiamo poco più di diciottomila tonnellate in tutto; cioè nemmeno la decima parte del tonnellaggio totale della marina delle antiche provincie del regno.

Dunque sarà d'una cifra ben insignificante il prodotto che darà questo tonnellaggio tassato, se è una porzione quasi minima del tonnellaggio totale dello Stato.

Per questi motivi cade affatto il ragionamento del signor ministro; io non voglio, nè posso adesso esaminare le sue

cifre, tanto più che egli le ha date per approssimative, mentre il signor ministro doveva in questa materia, e trattandosi di un fattore di larghissima applicazione, essere preciso.

Quanto all'abbonamento io ho fatto le mie riserve; ma non posso cambiare le conclusioni; perchè il ragionarne adesso e il precisarne le conseguenze pratiche è cosa che non può farsi con molto fondamento.

Non parlerò del voto della Camera di commercio. Io non concedo l'infallibilità nemmeno alle Camere di commercio. E poi mi sembra che quel voto intendesse molto più in là di quello che suppone il signor ministro, perchè l'onorevole Casaretto dice che essa voleva appunto abolire la tassa di patente; l'autorità invocata non mi pare autorevole pel caso concreto.

Io debbo poi ancora persistere su quello che ho detto, e soprattutto su alcune cifre chiare, innegabili. Non parlerò dei bastimenti di seicento tonnellate, ma ne piglierò uno di quattrocento, e per due viaggi. La tassa attuale lo assoggetta ad una spesa di 340 lire.

Il progetto del Ministero sottopone questi bastimenti a lire 400 di tassa. Noto che qui non è il caso di abbonamento. Il progetto della Commissione lo sottopone alla tassa di 320 lire. Il bastimento estero pagherebbe, secondo l'antica legge, lire 240. La tassa proposta dalla Commissione è ancora la più equa pei nazionali.

Il commercio estero poi troverebbe in questa tassa una differenza ancora più grave, perchè sarebbe a un di presso raddoppiata.

Lo stesso ragionamento debbo fare circa le conseguenze dell'aumento sulla tassa d'ancoraggio da 30 a 40 centesimi. Col progetto della Commissione io mantengo che il Tesoro riacquista il prodotto della tassa di navigazione che si vuole abolire. I conteggi da me fatti non hanno avuto osservazione o risposta.

Mi rimane a rispondere a quanto ha detto l'onorevole commissario intorno alle parole del compianto ministro della marina.

Le parole che mi ha dette quell'onorevole uomo di Stato, io, appena le ho sentite, non ne ho fatto un segreto per nessuno e le ho dette ai miei colleghi della Commissione.

Non so in qual'epoca l'onorevole personaggio le ha proferite, se prima del convegno a cui alludeva l'onorevole commissario del Governo, o dopo; non so se dietro più maturo esame le sue opinioni siansi mutate, e se ha piegato verso la proposta della Commissione, e poi siasi riconfermato nell'idea di difendere, senza transazione, il primo progetto del Ministero: quello che posso attestare alla Camera, e nessuno ha il diritto di mettere in dubbio la mia affermazione, si è che queste parole mi furono dette; come con eguale franchezza debbo dire che, in seguito appunto ad una conferenza avuta con l'illustre ministro, io stesso ho in parte modificato il mio avviso sopra una disposizione della legge, quantunque, come relatore, io l'abbia portata nella relazione e nel progetto, poichè non aveva diritto di mutarla.

**L'articolo primo è approvato secondo la proposta del Ministero fissando la tassa d'ancoraggio a centesimi 50 per tonnellata.**

**Sull'articolo 5°: — All'onorevole Minervini il quale lagnavasi che per l'applicazione della tassa d'ancoraggio si considerasse equivalente lo sbarco e l'imbarco dei passeggieri allo sbarco ed imbarco delle merci, ed in risposta all'onorevole Agostino Plutino:**

Con tutto il rispetto alla suscettibilità dell'onorevole Minervini circa l'espressione contenuta in quest'articolo del disegno di legge, debbo però chiarire il fatto, ed è che, se egli vuol qualificare con gravi parole quest'articolo, bisogna che le rivolga innanzitutto al Ministero, dal quale venne la

proposta; poi, se il crede, alla Commissione, ed anche un po' al Codice di commercio, il quale considera il trasporto dei viaggiatori come un'operazione di commercio. Però quelle parole non sono punto strane e inusitate, epperò nulla vi è da modificare, perchè nulla vi è che non sia conforme al linguaggio commerciale.

Risponderò poi una parola anche all'onorevole Plutino.

Il signor Plutino avrebbe sicuramente avuto miglior fortuna nella sua proposta, se l'avesse fatta quando venne in discussione l'articolo 3, ove veramente poteva trovar luogo. Tuttavia debbo confessare che la proposta del signor Plutino sta perfettamente nello spirito della legge, la quale vuole che non ci sia tassa dove non c'è operazione di commercio.

Ma io credo di poter tranquillare gli scrupoli dell'onorevole Plutino; al suo desiderio parmi che siasi sufficientemente provvisto con le parole che furono intromesse nello articolo 3; quelle che dicono *escluso il caso di forza maggiore.*

Quando i bastimenti che navigano nell'Adriatico avranno bisogno di sostare per cogliere il vento favorevole, per progredire poi nel loro cammino, facilissimamente giustificheranno che, se hanno toccato un porto, ciò avvenne per forza maggiore.

Tuttavia, se il signor Plutino intende proporre un articolo di aggiunta, io non ho consultato la Commissione, ma, per conto mio, non ho difficoltà di aderirvi, e credo non v'avrà difficoltà neppure il signor ministro.

**Bastogi,** *ministro delle finanze.* Sì, sì, io aderisco.

**Depretis.** Perchè, lo ripeto, è nello spirito della legge che, dove possa essere chiaramente giustificato che non vi fu operazione di commercio, non si possa imporre tassa nessuna.

**Sull'articolo 6 che stabilisce una sola tassa d'ancoraggio all'anno per le navi di portata minore di 40 tonnellate, qualunque sia il numero dei loro approdi. – L'onorevole Depretis aveva suggerito al commissario regio di tenere il limite di 30 tonnellate, ma poi in seguito ad osservazioni degli onorevoli Biancheri e Bixio soggiunge:**

Io aveva proposto quell'espediente in via di conciliazione all'onorevole commissario regio; ma veramente le ragioni addotte dagli onorevoli Biancheri e Bixio mi obbligano ad insistere perchè voglia aderire alla modificazione proposta dalla Commissione, senza alterarla. Il tonnellaggio pei bastimenti che vanno fino alle 40 tonnellate, l'onorevole regio commissario lo sa, è così piccola cosa in confronto del tonnellaggio generale dello Stato, che veramente, se vogliamo calcolare il tonnellaggio delle navi che hanno una portata fra le 30 e le 40 tonnellate, troveremo una cifra affatto insignificante. D'altra parte è giustissima la ragione data dall'onorevole Bixio, che cioè gli armatori ed i costruttori avranno un motivo per costrurre bastimenti di tal portata da sfuggire la tassa.

Questa sarebbe conseguenza naturale e inevitabile del provvedimento che arrestasse la tassa di favore alle 30 tonnellate, mentre l'interesse dello Stato sarebbe di promuovere la costruzione dei bastimenti d'una portata maggiore.

Io quindi pregherei l'onorevole commissario regio a voler consentire alla proposta quale fu formolata dalla Commissione.

Aggiungerò un'ultima considerazione, e rammenterò che nelle provincie meridionali ci sono non pochi piccoli bastimenti addetti al trasporto di alcune derrate di prima necessità, e che godono di una perfetta esenzione; è necessario che questi bastimenti siano colpiti di una tassa possibilmente mite.

Se noi teniamo la proposta della Commissione intatta, noi siamo quasi certi che la nuova legge non porterà in quegli interessi nessuna grave perturbazione.

D'altra parte, siamo certissimi che lo Stato non soffre qui che una perdita di un rilievo appena sensibile.

Io dunque prego nuovamente il Ministero a voler acconsentire alla proposta diminuzione.

**La proposta della Commissione col limite di 40 tonnellate è approvata.**

**All'articolo 10:**

La piccola variazione, introdotta all'articolo 10 dalla Commissione, fu fatta solamente nel dubbio che le espressioni diverse, usate nell'articolo 9 del progetto ministeriale in confronto alla legge del 1851 vigente, potessero avere una diversa applicazione pratica, una diversa conseguenza in quanto alla esenzione di cui godevano per quella legge i bastimenti addetti alla pesca.

Però, siccome il regio commissario mi ha assicurato che nessuna innovazione intendevasi di introdurre, così ho consentito di aggiungere alle parole della Commissione le stesse parole che si trovano nella legge vigente, ritenuto che nulla si intende variato nell'applicazione pratica della legge del 1851 circa la pesca. Perciò a nome della Commissione proporrei di modificare la redazione con queste parole: *battelli addetti alla pesca lungo il litorale dello Stato, e quelli che fanno il servizio interno dei porti e lungo le spiaggie.*

**All'articolo 21:**

Credo che ci sia un malinteso. Io debbo dichiarare alla Camera che le modificazioni introdotte in quest'articolo ri-

guardo alle pesche ed ai diritti di cancelleria della marina mercantile furono introdotte d'accordo con lo stesso signor ministro della marina. Egli stesso ha dichiarato a me (ed io ho comunicato la cosa alla Commissione) che la finanza per la pesca era una cosa di così piccolo momento che egli ne consentiva l'abolizione, e così pei diritti di cancelleria della marina mercantile.

Del resto io l'ho esposto nella relazione, la quale fu presentata fin dal giorno 21 maggio, e certamente il signor commissario regio la conosce.

Io non ho che ad aggiungere ancora un'osservazione riguardo alla disposizione di quest'articolo 21.

Quando quest'articolo venne in discussione in seno alla Commissione si contestò al Governo la facoltà di modificare una tassa per mezzo di un decreto reale, tanto più che alcune delle piccole tasse contemplate in questa legge erano state stabilite per mezzo di veri atti legislativi.

Allora fu fatta appunto la distinzione tra la finanza per le pesche e i diritti di cancelleria della marina mercantile, che parvero veramente tasse fiscali, e le altre che erano fitti di aree o di oggetti o mercedi di servigi non prestati dal Governo.

Tolta di mezzo la finanza per le pesche e i diritti di cancelleria, che furono, dietro concessione fatta dal Ministero, aboliti e quindi portati all'articolo ultimo della legge, allora si credette che si potesse dare al Ministero la facoltà di regolare per decreto reale gli altri diritti, ma col voto che il decreto reale dovesse poi essere presentato alla Camera col bilancio della marina del 1862 ed essere confermato per legge; perchè, quantunque sia vero che i diritti di cui si tratta vadano soggetti a delle variazioni che non si possono stabilire con una norma unica per tutto il paese e che siano fitti e servizi che la marina mercantile deve retribuire, anzichè vere tasse; siccome nell'interesse del commercio e del paese è necessario che siano regolate in

modo permanente, così è necessario che intervenga un atto legislativo. Parmi che il Ministero non dovrebbe opporre la minima difficoltà: egli potrà studiar la materia e stabilire queste retribuzioni o diritti nelle varie parti dello Stato a seconda delle circostanze e dei bisogni del commercio col mezzo di decreti reali che presenterà al Parlamento per essere convertiti in legge in occasione della presentazione del bilancio della marina per l'esercizio dell'anno prossimo.

**L'articolo 21 è approvato secondo la proposta della Commissione.**

**Questo disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati il 15 giugno e dal Senato del Regno l'11 luglio.**

**(Legge 17 luglio 1861, n. 267).**

## Armamento Nazionale

Il generale Giuseppe Garibaldi presentò alla Camera dei Deputati il 18 aprile 1861 una proposta di legge pel riordinamento ed armamento della Guardia nazionale mobile e fu presa in considerazione nella seduta del 22 aprile stesso. — Esaminata dalla Commissione composta dei deputati Andreucci, Danzetta, Mazza, Turati, Bixio, Casaretto, Tecchio, Brignone e Fenzi, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 15 giugno 1861. — La discussione ebbe luogo sul contro-progetto della Commissione nelle sedute 20, 21, 22 e 24 giugno.

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta del 21 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Sull'articolo 2°, così concepito:

I corpi distaccati dalla Guardia nazionale prenderanno il nome di Guardia nazionale mobile.

La Guardia nazionale mobile dovrà cooperare ovunque sia necessario per difendere l'indipendenza e l'integrità dello Stato, la monarchia ed i diritti che lo Statuto ha consacrati, l'ordine e la sicurezza pubblica.

Io prego la Camera di conservare il secondo articolo come venne proposto dalla Commissione.

Disse già l'onorevole Casaretto che con questa disposizione non si fa che restituire alla Guardia nazionale mobile il primitivo ufficio cui era chiamata dalla legge 4 marzo 1848, e

che fu dalla posteriore legge 27 febbraio 1859 limitato. Infatti questa legge all'articolo 5 dice che « i corpi distaccati della Guardia nazionale per servizio di guerra non sono destinati che a guarnigione delle città e fortezze, e ad altri servizi interni d'ordine e di sicurezza pubblica. » Queste parole hanno recato evidentemente una restrizione alla legge del 4 marzo 1848.

Inoltre la redazione proposta dalla Commissione rende anche più chiaro il suo concetto, inteso ad istituire una milizia nazionale mobile con assetto permanente, e destinata a cooperare alla difesa del paese, *ovunque sia necessario,* con una differenza essenzialissima con la legge del 1848.

Per queste ragioni io prego la Camera di conservare l'articolo 2 quale è proposto dalla Commissione.

**L'articolo 2° è approvato come la Commissione lo aveva proposto.**

**Sull'articolo 3°: — Secondo l'articolo proposto dal generale Garibaldi sarebbero chiamati a far parte della Guardia mobile tutti i regnicoli dai 18 ai 35 anni, secondo quello della Commissione sarebbero esclusi i giovani da' 18 ai 21 anni ed i non censiti. Alle opposizioni fatte dagli onorevoli Guerrazzi e Casaretto alla proposta della Commissione l'onorevole Depretis aggiunge:**

DOPO quello ch'è stato detto dagli oratori che mi precedettero, non mi fermerò lungamente ad intrattenere la Camera. Confesserò schiettamente che ho cercato nella relazione della Commissione delle ragioni solide e decisive che mi persuadessero ad accostarmi al sistema ch'essa ha creduto di adottare, ma, in verità, non le ho trovate. Può darsi che il signor relatore od il signor ministro le adducano durante la discussione, ed io sarò ben lieto di potermi ricredere; ma intanto io prego la Camera di voler sentire per quali principali motivi io non posso acquietarmi ai ragionamenti della Commissione.

Il disegno di legge, quale ci viene presentato dalla Commissione, ci offre il concetto d'una vera milizia.

Le parole con le quali è concepito l'articolo 2, e più ancora i quadri, costituiti in modo permanente, esprimono sufficientemente questo pensiero; ma, a dir vero, non l'esprimono nè così esattamente, nè così completamente, nè così praticamente utile ed efficace, come era espresso nella proposta dell'illustre generale Garibaldi. Infatti la Commissione ha fatto al disegno del generale Garibaldi modificazioni importantissime agli occhi miei. L'una consiste nell'aver tolto quello che darebbe a quest'armamento una organizzazione interamente militare. La Commissione si attenne all'organizzazione per battaglioni, che è quella stabilita dalla legge in vigore per la Guardia nazionale mobile ed escluse l'idea di un ordinamento più completo e più perfetto. Ma di ciò non faccio parola, perchè è argomento estraneo al presente articolo che attualmente discutiamo. L'altra modificazione, anche più importante, adottata dalla Commissione, consiste nello aver ristretto la base più larga proposta dal generale pel reclutamento della Guardia mobile, e nello aver mantenuto la base, per quanto io credo, viziosa, fissata dalla legge attualmente in vigore.

Quali sono le ragioni che la Commissione adduce a sostegno di questa sua determinazione?

Non posso ammettere come serio e concludente il ragionamento che ha fatto la Commissione, la quale, fissando *a priori* a 220 il numero dei battaglioni composti di 600 a 650 uomini ciascuno, e quindi, determinando *a priori* la forza numerica complessiva della Guardia mobile, si è poi sforzata di dimostrare sopra dati, in parte d'un'esattezza mediocre, in altra parte d'un'inesattezza completa, che le matricole della Guardia nazionale del regno contengono un numero d'inscritti sufficiente per comporre questi corpi di milizie. Un simile ragionamento io dico non potersi ammettere, e per l'incertezza dei dati, e perchè veggo che la Commissione

non fu su questo punto, cioè in materia di fatti e di dati statistici, nemmeno tutta concorde. Io veggo l'onorevole Casaretto, che fa parte della Commissione e che tutti sappiamo essere assai versato e competente su questa materia, non ammettere i dati posti innanzi da' suoi colleghi, ed anzi manifestare la opinione che col sistema della Commissione si riescirà a viziare l'istituzione, a screditarla, per modo che sarà intieramente perduto ogni frutto che ci proponiamo di raccogliere con questo disegno di legge.

D'altra parte, io non veggo che la Commissione abbia apprezzato a sufficienza nè la condizione attuale delle cose, nè, quello che più importa (e prego la Commissione di fermare un momento la sua attenzione su questo punto), la condizione definitiva delle forze militari del paese.

Ma si ammetta pure che adesso, nello stato in cui si trova la Guardia nazionale del regno, esistano sulle matricole tanti inscritti che bastino a comporre il numero di battaglioni che la Commissione si propone di organizzare: la legge sul reclutamento militare non è in piena attività in tutta Italia, e molti inscritti, che più tardi non vi apparterrebbero, possono adesso far parte della milizia nazionale. Ma si ponga che la legge sul reclutamento militare sia attivata in tutta Italia, e che tutte le classi nei momenti di bisogno, cioè appunto quando avremo necessità anche della Guardia nazionale mobile, sieno chiamate sotto le armi; in quel caso io non saprei dove la Commissione andrà a trovare le milizie cittadine per comporre i 220 battaglioni di Guardia mobile, forza assai limitata pei bisogni eventuali del paese, a cui con questa legge si vuol provvedere.

Un'altra più sostanziale ragione adduce la Commissione per limitare e circoscrivere la base del reclutamento della Guardia mobile. La Commissione disse: non è giusto, non è equo, non è opportuno, nè forse conveniente di uscire, nel comporre la Guardia mobile, dalle categorie dei cittadini che sono designati dalla legge per il servizio della Guardia nazionale.

La Commissione ha assunto per criterio supremo nella compilazione di questa legge, la giustizia nella ripartizione degli oneri sociali; la Commissione credette che sarebbe una flagrante ingiustizia lo stabilire questo onere del servizio nella Guardia mobile in modo che verrebbe a pesare più specialmente sopra alcune classi meno agiate di cittadini. Mi permetta la Commissione che io le dica non potersi questo criterio e questo ragionamento adottare nel caso concreto.

Qui sono altri principii che predominano; qui predomina, in primo luogo, il principio che tutti indistintamente i cittadini devono concorrere alla difesa dello Stato, e nell'applicare quest'obbligo è impossibile far distinzioni di classi. In secondo luogo debbe tenersi presente un'altra massima, ed è questa: che bisogna comporre le forze militari del paese per modo che possano rendere allo Stato il migliore e più efficace servizio.

Ora, domando io se si otterrà questo scopo, quando non si comprenda la parte la più vivace e la più vigorosa della popolazione, non comprendendo i giovani dai 18 ai 26 anni, e coloro che non pagano censo, cioè imposte dirette. A me pare che lo scopo a cui si mira non si raggiunga con questo sistema, o almeno non lo si raggiunga che assai imperfettamente.

Per non diffondermi in lunghi ragionamenti, mi appoggierò all'autorità di alcuni esempi pratici.

Noi abbiamo la legge del 4 marzo 1848, la quale ha sicuramente dei pregi, ma ha anche dei difetti. E questi furono subito veduti, per modo che, poco dopo la sua attuazione, cioè sul finire del 1848, il Ministero convocò una Commissione per farne un esame diligente, e, dove sembrasse, per modificarla.

Venne la materia accuratamente studiata; fu presentato un progetto modificato, ed il Ministero che teneva l'amministrazione dello Stato nel settembre 1849, Ministero del quale

sicuramente nessuno dirà che sia stato proclive alle idee troppo avanzate, questo Ministero presentò nella seduta dell'undici settembre 1849 uno schema di legge, nel quale riconobbe la necessità di abolire la distinzione del censo.

Se quest'esempio non bastasse, ne citerei ancor uno che appartiene pure all'epoca indicata.

Il Governo provvisorio di Lombardia era composto indubbiamente di uomini che appartenevano, per grandissima maggioranza, all'opinione la più moderata. Quel Governo compilò una legge sulla Guardia nazionale, e tuttavia non introdusse nella sua legge la limitazione del censo.

La stessa legge organica che abbiamo adesso vigente, nelle sue stesse disposizioni ne ha una che contraddice a questo criterio supremo della equità e della giustizia distributiva negli oneri civili, al quale rigorosamente si attiene la Commissione nella compilazione del nuovo disegno di legge.

Infatti la legge vigente del 4 marzo 1848, designando pel servizio di riserva i cittadini che hanno un censo inferiore a quello che, secondo la diversa popolazione dei comuni, è fissato per far parte della Guardia in servizio ordinario, se tuttavia un cittadino, che non sarebbe tenuto al servizio ordinario della Guardia nazionale, ha prestato un servizio nell'esercito stanziale, per ciò solo, a termini dell'articolo 19 della legge, è iscritto nel servizio ordinario della Guardia nazionale.

Non è dunque una ragione di giustizia distributiva, nel senso che ha ispirato la Commissione, quella che ha diretto il legislatore in queste disposizioni di legge, ma bensì il legislatore volle raggiungere lo scopo di comporre il corpo della Guardia nazionale, ed, in questo caso, i corpi distaccati, in modo che possano, al bisogno, prestare un'opera veramente utile ed efficace.

Nel caso citato, lo aver già pagato il suo debito al paese prestando servizio nell'esercito doveva essere una ragione di più per esimere il cittadino dal far parte della Guardia na-

zionale: eppure la legge ha voluto che questo cittadino, appunto per questo motivo, ne facesse parte.

Ma io, o signori, citerò un'autorità anche più recente, che viene ad avvalorare la mia opinione.

Io ho detto, e debbo ripeterlo, che il concetto della legge proposta dall'illustre Garibaldi, e conservato, benchè meno esattamente, dalla Commissione, fu quello di costituire una milizia permanente, militarmente ordinata, e tale da cooperare validamente alla difesa del paese. La Commissione si è discostata, ed in questo ha fatto opera egregia, dalla legge del 1859, che limitava il servizio dei corpi distaccati in una cerchia strettissima. Ebbene, l'illustre uomo di Stato, di cui lamentiamo la perdita, nella circostanza della discussione di quella legge, che era ispirata da un diverso concetto, pronunziava un giudizio sulla composizione della milizia, giudizio del quale, se la Camera me lo permette, io vorrei dar lettura; sono parole che hanno una grande importanza. Ecco come si esprimeva:

« Se voi volete formare un corpo che possa veramente sostituire l'esercito, se volete formare delle milizie attive, non dovete restringervi soltanto alle classi le quali sono dalla legge chiamate a far parte della Guardia nazionale mobile; voi dovete in questa milizia comprendere l'elemento popolano; dovete introdurre il giornaliero, chi ara la terra, chi batte il martello. Se credete comporre buone milizie coi soli elementi che costituiscono ora la Guardia nazionale, voi siete nel massimo degli errori. » Ed io sinceramente credo che la Commissione, se mantiene rigorosamente le basi ristrette del suo progetto, è nel massimo degli errori credendo di formare un corpo di milizie che nei tempi di pericolo possa prestare un aiuto veramente utile all'esercito e rendere al paese dei servigi veramente efficaci.

Non dirò più che poche parole circa un'espressione della Commissione, la quale temette che, estendendo la base del reclutamento per la Guardia mobile, potessero per avventura

entrare nelle milizie cittadine degli elementi che vi portassero uno spirito contrario alle istituzioni che ci reggono.

A un di presso questo è stato il concetto che in altre parole fu manifestato dalla Commissione; la quale aggiunse che questo pericolo non vi era nell'esercito, ma poteva esservi in una Guardia mobile. Io per me non credo, o signori, che questo timore abbia il minimo fondamento; se noi andassimo a prendere questi elementi fra gli uomini che hanno già preso delle abitudini inveterate, che hanno passato la giovinezza, il dubbio sarebbe fino a un certo punto ragionevole; ma pei giovani i quali anzi hanno bisogno di una educazione della quale prenderanno i primi gradi nella milizia mobilizzata, per averla più completa quando saranno chiamati a far parte dell'esercito, pei giovani che sarebbero chiamati in gran numero, questo pericolo non può sussistere.

E del resto scomparisce del tutto dal momento che prevale l'idea che la Guardia mobile abbia ordinamento affatto militare, che debba rimanere soggetta alla militare disciplina e dipendente dal ministro della guerra. Pei giovani, se non è temibile che possano portare alcun seme di disordine nell'esercito stanziale, non deve egualmente temersi possano portare alcun nocumento all'organizzazione della Guardia nazionale.

Per questi motivi io appoggierò qualunque proposta che sia fatta nel senso di estendere la base del reclutamento della Guardia mobile, e così facendo, io credo di far opera utile agli interessi del paese.

**E dopo discorsi degli onorevoli deputati Petruccelli, Conti, Cadolini, Crispi, Casaretto e dell'onorevole Menabrea ministro della marina:**

Si è parlato di leva in massa; a questo riguardo credo essere necessario rispondere una parola.

Quest'idea a nessuno è venuta in mente, e non si può desumere da nessuno dei concetti che furono presentati alla discussione.

Il disegno di legge del generale Garibaldi fu da taluno interpretato in senso vastissimo e quasi irragionevole; ma, secondo me, quantunque possa all'evenienza avere una larga applicazione, può anche applicarsi entro limiti assai modesti, perchè chi ben lo esamini vedrà che, quantunque in esso si dica che sono chiamati a far parte della Guardia mobile tutti i cittadini dai 18 ai 35 anni (e con ciò si volle stabilire una base larga del reclutamento), poi soggiunge che i militi i quali dovrebbero far parte della Guardia mobile sarebbero chiamati in conformità della legge sul reclutamento dell'esercito.

Vi doveva dunque essere una legge o un decreto posteriore che avrebbe fissata la forza effettiva che doveva reclutarsi. Così, e non altrimenti, va inteso, secondo me, il concetto dell'illustre generale Garibaldi.

Io per me, quantunque desiderassi di avere una forza assai maggiore di 220 battaglioni, tuttavia, per questa parte, me ne rimetterei al Ministero ed alla Commissione, essendo questa una di quelle questioni complesse che esigono molti studi per essere convenientemente risolta.

Il Ministero deve sapere a che punto è l'organizzazione dell'esercito, entro qual termine lo si può portare al suo effettivo completo, giusta il piano organico della sua composizione; su quali altre forze si può fare assegnamento; quindi, in verità, egli è giudice assai competente, quando si tratta di stabilire la cifra precisa di questa nuova forza militare, che vogliamo ordinare con la Guardia mobile.

Ma la questione non è su questo punto; essa è sulla base della ripartizione del contingente; è a vedersi, cioè, se noi dobbiamo accettare e mantenere, o no, la restrizione del censo. A me pare che non si dovrebbe mantenere. Noi ci incamminiamo in molte altre riforme verso un allargamento

dei diritti e quindi dei doveri dei cittadini; anche in questo caso, almeno pel servizio da prestarsi nella Guardia nazionale mobile, dovremmo metterci su quella via.

L'onorevole ministro della marina diceva che non era conveniente porre sulle popolazioni un peso troppo grave. Mi permetta l'onorevole ministro che io gli risponda che, per questo motivo, io sono inclinato ad accettare una base più ampia.

Se voi restringete le categorie, se con le esclusioni limitate gli inscritti, sarete necessariamente costretti a colpire più gravemente alcune posizioni speciali ed alcune classi di cittadini. Ma, quando voi comprendiate tutte le classi dai 18 ai 35 anni, e ben inteso voi facciate il riparto fra queste classi del solo contingente che crederete necessario, ma allora è evidente che questi 220 battaglioni sopra una base così ampia, in generale la popolazione verrà a sentire un peso molto minore.

Il signor ministro diceva che, se dovesse valersi dei giovani dai 18 ai 21 anni, amerebbe meglio incorporarli nell'esercito.

Anche qui mi permetto di osservargli che questa sua opinione tende a far prevalere il sistema più grave, perchè è certo che il servizio che si presta nell'esercito, quantunque sicuramente più utile per lo Stato, tuttavia per gli individui è assai più grave di quel servizio che si presta nella Guardia mobile, la quale, meno il caso di guerra, non consisterà che in un servizio assai limitato, in un primo grado dirò di educazione militare.

Del resto, nessuno di noi vuol toccare le leggi che si connettono con la organizzazione dell'esercito; nessuno può avere la più lontana idea di recarvi il minimo sconcerto; ma, appunto pigliando la legge sul reclutamento qual'è, e vedendo quanta parte di cittadini essa colpisca, è necessario di allargare la iscrizione, ossia il reclutamento per la Guardia mobile, onde non venire a colpire alcune classi sole, e

non comprendervi gli elementi più capaci a diffondere nel paese l'educazione militare e la coscienza della forza nazionale.

Per ora, se mi si permette ancora un'ultima osservazione su questo punto, dirò che, se in tutta Italia avessimo le stesse leggi potrei forse persuadermi che si potesse accettare la proposta della Commissione; ma abbiamo noi questa unica legislazione? I censiti si trovano ovunque nello stesso numero e nelle stesse condizioni?

Ma no, o signori, abbiamo delle differenze enormi. Nelle antiche provincie, dove abbiamo l'imposta delle patenti o professionale, e la personale e mobiliare, il numero dei censiti è grandissimo; in alcune altre provincie, dove ci sono alcune imposte equivalenti, abbiamo anche soggetti a quest'obbligo dei cittadini in buon numero; ma in altre parti d'Italia, dove non c'è ombra di queste imposte, nè d'imposte simili, noi avremo una quantità grandissima di esenzioni.

Qual'è dunque il sistema più razionale, ritenuto questo stato della nostra legislazione?

È quello che consiste nel limitare il contingente ed allargare la base del reclutamento.

Quindi, limitatevi pure a 220 battaglioni; quando avrete fatto un'altra esperienza, vi persuaderete che potete aumentarne il numero e perfezionarne l'organizzazione e con una altra legge, se la patria ne avrà bisogno, verrete a dimandare la facoltà di accrescerle queste forze. Limitate pure pel momento questo peso nel suo complesso, si fissi per ora un contingente limitato a solo 220 battaglioni, ma estendete, lo ripeto, la base del reclutamento a quel più grande numero di cittadini che potete.

Adesso il peso sarà meno grave, e non vi sarete preclusa la via ad aumentarlo, se le necessità del paese lo richiederanno.

Trattandosi di un servizio che si presta per la difesa dello Stato, per il quale tutti i cittadini hanno obbligo eguale;

trattandosi, dico, d'un simile servizio, il sistema più conveniente è quello che abolisce la distinzione del censo, distinzione ineguale nelle varie parti del regno, già più volte condannata da uomini autorevoli, e, quello che importa, dalla esperienza e dal raziocinio.

A questo stesso articolo l'onorevole Depretis propose due emendamenti: il primo per ammettere a far parte della Guardia nazionale mobile tutti i cittadini a 18 anni d'età, dopo prova e controprova fu dalla Camera respinto per alzata e seduta; l'altro per togliere la distinzione del censo, con votazione nominale fu pure dalla Camera respinto. Risposero *no* 191, *sì* 62, astenutisi 2.

Nella seduta del 24 giugno la Camera approvò il disegno di legge (Voti favorevoli 192, e contrari 82) che fu adottato poi dal Senato del Regno il 20 luglio.

(Legge 4 agosto 1861, n. 148).

## Esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato pel 2° semestre 1861

Col disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro delle finanze Bastogi il 15 giugno 1861 chiedevasi la proroga dell'esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato per il secondo semestre 1861. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Torrigiani, Saracco, Pescetto, Depretis, Massari, Pepoli C., De Blasiis, Ricci e Pasini relatore, quest'ultimo presentò la relazione alla Camera il 28 giugno 1861.

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### 2ª Seduta del 29 giugno 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

Poichè la Commissione aveva proposto la estensione del decimo di guerra alle provincie toscane, l'onorevole Finzi credeva equo estendere il decimo di guerra anche alle provincie meridionali: e nella tornata antimeridiana ne aveva fatta formale proposta. — Dopo molte opposizioni l'onorevole Carutti propose una risoluzione per scindere il disegno di legge in due parti: — 1° Autorizzazione dell'esercizio provvisorio del bilancio; 2° Applicazione del decimo di guerra. — E proponeva che la prima parte fosse discussa senz'indugio, e quanto alla seconda parte che si invitasse il Ministero a presentare immediatamente un disegno di legge da discutersi d'urgenza, per formolare in modo concreto e definitivo l'applicazione del decimo di guerra a quelle provincie che tuttora ne erano immuni. — L'onorevole Depretis esprime così il proprio avviso:

PREGO la Camera di sentir brevemente i motivi, pei quali io ed alcuni de' miei onorevoli colleghi della Commissione ci crediamo in dovere di dichiarare nettamente che non

possiamo accettare la proposta dell'onorevole deputato Carutti.

Io non mi diffonderò in lunghi ragionamenti; prego pertanto la Camera ad onorarmi della sua attenzione.

È stata accusata la Commissione di avere oltrepassato i limiti del suo mandato. Questa accusa è stata messa avanti da molti oratori e ripetuta in tutti i tuoni, è necessario che la Commissione la respinga.

La Commissione, quando ha intrapreso l'esame del disegno di legge presentato dal ministro delle finanze per l'esercizio provvisorio dei bilanci, in esecuzione del voto della massima parte degli Uffici della Camera, si credette nel dovere di riformare il progetto in modo che si uniformasse, nel suo concetto, ai principii del sistema costituzionale ed ai precedenti della Camera.

Io sono lontano dal far colpa all'onorevole ministro delle finanze del modo col quale ha compilato il suo schema di legge; anzi lodo le sue buone intenzioni; egli credette al certo di meglio provvedere ai servizi pubblici; ma la Commissione, avendo esaminata maturamente quella redazione, riconobbe la necessità di sostituirvi la formola che fu fino ad oggi sempre adottata dalla Camera quando si trattò di accordare al Governo la facoltà di esigere le imposte e di fare provvisoriamente le spese dello Stato, formola che si appoggia sopra un fondamento certo, conosciuto e legale, com'è il bilancio precedentemente approvato per legge, e che riserva intatto alla Camera il diritto di giudicare gli atti che il Ministero, sotto la sua responsabilità, avesse compiuto, in caso d'urgenza, nelle vacanze parlamentari.

Nell'esaminare e formolare la nuova proposta di legge che la Commissione dovette sostituire a quella del Governo venne naturalmente e necessariamente in campo la questione che ora si agita.

La legge che si tratta di riprodurre e di prorogare ancora una volta nella sua efficacia, è dell'ottobre 1860. In

quella legge è detto che il Governo era autorizzato ad esigere, a tutto marzo 1861, tutte le imposte e le tasse d'ogni specie, quali si riscuotevano nell'esercizio 1860. Se queste non sono le parole, tale è il senso della legge dell'ottobre 1860.

Ora è da sapersi che in seno alla Commissione che discusse quel disegno di legge venne, nell'ottobre 1860, agitata la questione se le tasse di consumazione che prima si esigevano nella Toscana nell'interesse dello Stato, e che per un decreto del Governo della Toscana furono assegnate alle città che dovevano percepirle a loro vantaggio esclusivo col principio del 1861; se, dico, queste tasse o dazi di consumo dovessero nel 1861, stante il bisogno dell'erario, essere riscossi a vantaggio dello Stato, o se dovessero lasciarsi ai comuni, ma sostituendovi un'altra imposta a favore dello Stato e precisamente per l'anno 1861, il decimo di guerra. Notate che questo dazio di consumo fruttava una somma considerevole, vicina, credo, ai tre milioni di lire.

Dalle spiegazioni che si scambiarono fra il Ministero e la Commissione rimase inteso che per l'anno 1861 quelle tasse sarebbero conservate allo Stato; si ritenne che la legge che fu poi pubblicata nell'ottobre 1860, la quale disponeva che le tasse tutte, quali si erano riscosse in quell'esercizio, cioè nell'esercizio 1860, fossero conservate allo Stato; si ritenne pertanto che con quella legge era protratto o rivocato l'effetto del decreto del Governo toscano, che di quei dazi aveva assegnato la riscossione e il prodotto a beneficio di alcune città di quella parte del regno.

Ritenendo che tale doveva essere l'effetto della legge, che fu poi pubblicata nell'ottobre del 1860, la Commissione, d'accordo col Ministero, credette di prescindere dal parificare, come era sua intenzione, tutte le provincie dello Stato nella sovraimposta del decimo di guerra, dal quale la sola Toscana era esonerata.

Era naturale, o signori, che, esaminando la legge sottoposta alle vostre deliberazioni, la Commissione, anche dietro

il voto di alcuni degli Uffici, vedesse se la legge avesse avuto quell'esecuzione che la Commissione, che l'aveva discussa, erasi ripromessa, e che, del resto, era anche una naturale conseguenza delle sue letterali disposizioni, le quali vogliono che siano riscosse nel 1861, e nell'interesse dello Stato, tutte le tasse che si erano riscosse nell'anno precedente.

Trovò la Commissione che quelle tasse, quei dazi di consumazione non eransi punto esatti nell'interesse dello Stato. Nacque dunque molto naturalmente l'idea che o quei dazi avessero ad esigersi, in conformità della legge, nello interesse dello Stato, o che si ritornasse al pensiero primitivo di sostituirvi il diritto comune, cioè di eguagliare la Toscana in quanto alla sovratassa del decimo di guerra alle altre provincie del regno.

Questo fu il motivo per cui la Commissione ha creduto suo stretto dovere di formolare l'aggiunta con la quale la Toscana fu parificata alle altre provincie del regno in riguardo a questa sovratassa.

Si dirà: perchè non fu applicato questo provvedimento anche alle provincie dell'Italia meridionale?

Per una ragione semplicissima. La Commissione non ha avuto altro in mira che di ristabilire il disposto della legge preesistente intorno all'esercizio provvisorio dei bilanci; e siccome, in quanto alle provincie dell'Italia meridionale, i bilanci erano stati approvati per decreti delle luogotenenze, e non occorreva veramente una legge che ne autorizzasse provvisoriamente l'esercizio, così la Commissione non credette di occuparsene, perchè avrebbe creduto veramente di eccedere il suo mandato se per quelle provincie si fosse permessa di proporre una variazione allo stato di cose che aveva un fondamento legale.

Giova ripeterlo, in tutte le leggi che si riferiscono all'esercizio provvisorio dei bilanci non si è fatto e non si può far altro che autorizzare il Ministero a continuare la sua gestione sulla base di una legge preesistente.

Ma, o signori, questa provvisione e questo sistema a cui si attenne la Commissione, se era conforme ai principii del diritto costituzionale, era pure conforme ad un alto principio di giustizia; perchè, o signori, la Commissione, per quanto vi abbia pensato, non ha trovato ragione alcuna per cui le varie provincie del regno non dovessero essere interamente parificate dinanzi a questa straordinaria e provvisoria sovratassa di guerra. Due motivi adunque, nei limiti del suo mandato, erano quelli che avevano indotto la Commissione a presentare l'aggiunta al disegno di legge che attualmente è in discussione, cioè il rispetto allo Statuto e un sentimento di alta giustizia. Epperò, quando nella Camera, non dal seno della Commissione, non per sua proposta, ma per l'iniziativa di un deputato fu proposto di estendere questa massima di stretta e rigorosa giustizia alle provincie meridionali, la Commissione non ha potuto a meno di aderirvi.

Quali furono le ragioni degli oppositori a questa proposta? Io non mi fermerò molto sui tanti argomenti che furono addotti per combattere il sistema abbracciato dalla Commissione: tuttavia qualche parola bisogna pure che io dica.

Si è detto che vi sono delle differenze in fatto d'imposta nelle varie parti d'Italia. La proprietà fondiaria, per esempio, nelle provincie meridionali si disse essere assai più gravata di quello che non lo sia nelle provincie settentrionali d'Italia.

In verità, o signori, io credo che i valenti sostenitori di quest'opinione non abbiano abbastanza studiato questa materia; perchè, se noi pensiamo che la sola Lombardia ha una imposta prediale di circa 30 milioni, difficilmente potremo persuaderci che la tassa prediale di tutte le provincie continentali del regno di Napoli, la quale è di circa 28 milioni, sia una tassa della quale quella proprietà fondiaria resti in generale più gravemente colpita. Io dico schiettamente che non potrei mai persuadermi che le forze produttive della Lombardia sieno superiori alle forze produttive

di tutte le provincie continentali dell'ex-regno di Napoli. Ma, foss'anche così la cosa, per dire che la proprietà nell'Italia settentrionale è meno gravata che nell'Italia meridionale non basta, o signori, esaminare il sistema dei catasti, o del censimento, o l'ammontare dell'imposta prettamente prediale, bisogna vedere se vi sieno altre tasse che vadano a percuotere la proprietà fondiaria nell'una e nell'altra parte d'Italia, e quale ne sia la gravezza.

Nè l'esame deve arrestarsi a questo punto, ma deve estendersi al complesso delle tasse delle quali il paese è gravato; e debbesi ragionare, tenendole tutte in conto, secondo la natura loro e il modo cui si ripercuotono sulle diverse produzioni.

Ma, senza esaminare il complesso delle tasse, chè mi diffonderei in una questione troppo ampia per essere esaurita in questa circostanza, dirò solo che le tasse sugli affari che sono in vigore nell'Italia settentrionale non sono comparabili a quelle che sono stabilite nelle provincie meridionali.

Esaminate, o signori, le tasse d'insinuazione, di emolumento, di successione, di bollo, d'ipoteca, che sono in vigore nell'Italia settentrionale, e voi trovate una somma enorme; io non sarò molto lontano dal vero valutandola assai vicina a 40 milioni. Ora, guardate quale è l'entità delle tasse sugli affari, tasse che in sostanza vanno a percuotere in buona parte le proprietà immobiliari, che sono in vigore nell'Italia meridionale. Ma, signori, il registro, il bollo e simili tasse non dànno che 5 o 6 milioni di lire; è una cosa veramente insignificante in confronto delle tasse che si pagano nelle provincie settentrionali. Dunque non si può dire che nelle provincie meridionali la proprietà immobiliare sia più gravata.

Ma, lasciata da parte questa controversia, mi giova osservare che qui non è il caso di confronti. Una questione in materia di tasse, massime dovendosi entrare nell'esame comparativo di tutte o di una gran parte delle tasse che

sono, sotto diversi nomi, in vigore nelle varie parti d'Italia, non si può nè fare, nè esaurire in una discussione come questa.

Qui si tratta di una tassa che ha nome di sovrimposta di guerra. Qui è un'alta questione di politica e di giustizia. Quando questa tassa fu stabilita nelle provincie settentrionali e nell'Emilia, nell'Umbria, nelle Marche, nella Sardegna, credete voi, o signori, che il legislatore abbia tenuto il minimo conto delle differenze che si sono notate, e sulle quali si è tanto insistito in questa discussione; credete che il legislatore abbia analizzato la più o meno rigorosa giustizia nell'assetto delle imposte che gravano tale o tal'altra parte del regno? Credete voi che si sia guardato al modo col quale la proprietà è tassata nelle varie provincie dell'Italia settentrionale?

Ma noi sappiamo che nel solo Piemonte ci sono tre o quattro sistemi di catasti differenti e di censimenti diversi; la tassa sulla proprietà noi sappiamo che presenta differenze grandissime, per esempio come da 7 a 15. E se, o signori, ne volete esempi, potrei citarne in gran copia.

Nella stessa Lombardia, dove il sistema catastale è condotto a una grandissima perfezione, anche là il sistema delle imposte fondiarie non è intieramente uniforme. E così dicasi di altre parti del regno.

Il legislatore, o signori, non ha punto guardato al diverso sistema delle tasse stabilite; non ha potuto indagare le minute differenze della materia imponibile e delle forze produttive nelle varie parti del regno, ma si è detto: il bisogno dello Stato è certo, indubitabile: le tasse stabilite rappresentano, in via di presunzione, e approssimativamente, le forze produttive del paese; è un criterio che non sarà strettamente e matematicamente conforme a giustizia, ma è quella condizione di diritto sulla quale il Governo si fonda. Allora, ritenuto che non era disputabile il bisogno che aveva lo Stato di una nuova risorsa, ritenuta la necessità di stabilire, in via provvisoria, una sovratassa di guerra, la tassa

si è decretata senza andare a sottilizzare sulla più o meno perfetta distribuzione delle tasse esistenti. La tassa fu imposta, i contribuenti la pagarono, e ai bisogni dell'erario fu legittimamente provvisto.

Ora, che cosa si domanda? Nulla più, nulla meno che la parificazione, cioè la ripetizione dello stesso provvedimento nelle stesse circostanze: nulla più, nulla meno che il diritto comune in fatto d'imposta.

Vediamo, o signori, se vi è qualche grave difficoltà ad applicare questa tassa a tutte le altre provincie d'Italia.

È cessato il bisogno? Possiamo noi dire esser venuto il tempo in cui questa, che si chiama tassa provvisoria di guerra, possa e debba cessare? Non vi è guerra, ma noi dobbiamo spendere, e molto volentieri, per fare i preparativi della guerra; noi dobbiamo, o signori, reputarci ben fortunati di avere una tregua che ci permetta di spender danaro, e spenderne molto nell'armamento del paese.

Occorrono di più altri provvedimenti e non meno sacri ed urgenti agli occhi del Governo e del Parlamento. Noi dobbiamo sviluppare le risorse e le forze produttive del paese; abbiamo grandi lavori di utilità pubblica da intraprendere e da compiere, dobbiamo sostenere, sviluppare, consolidare il credito pubblico. I lavori non si fanno senza danaro; al credito non si provvede che con la severità dell'amministrazione delle spese e con la previdenza nel preparare le risorse.

Ora dunque che avete una risorsa, la quale, per quanto umanamente può farsi nelle attuali difficili circostanze in cui ci troviamo, è discretamente bene distribuita, e da più della metà del regno sopportata senza reclami, vorrete voi abolirla dov'è? E se non la volete abolire dove fu stabilita, con che giustizia vorrete voi impedire che sia estesa alle altre provincie, che fino ad ora ne andarono immuni? Quelle provincie hanno pure colle altre comune il bisogno delle spese guerresche, e più sentita e maggiore la necessità di

sviluppare le forze produttive industriali e commerciali che sono immense, ma che sono latenti ed hanno bisogno della provvida azione del Parlamento, che le faccia scaturire e produrre tutti i frutti di cui sono capaci.

Signori, io non so capire come mai si esiti ad estendere queste tasse anche alle altre provincie. Chi non vede che con questo provvedimento, mentre si compie un atto di alta giustizia, si prepara e si getta una semente che deve produrre larghissimi frutti? Non lo vediamo tutti, non lo tocchiamo con mano, non ne siamo tutti persuasi? E vorremo sospendere il provvedimento per una questione di forma? Ovvero, perchè la distribuzione di questa tassa non può essere matematicamente perfetta come tutti desideriamo, noi non l'applicheremo nelle altre provincie? È forse un peso troppo grave, insopportabile per le forze produttive di alcune provincie, mentre è sopportabile per altre?

Ma, signori, anzi tutto non si tratta che di un semestre, anzi per le imposte dirette non si tratta che di cinque mesi. Questo bastar debbe a persuadere ognuno che, mentre si tratta di fare un atto che contenterà il cuore a chiunque ama la giustizia distributiva dei carichi sociali, non turberà al certo le popolazioni.

La più grave delle tasse in vigore, che avrebbe ad essere aumentata nell'Italia meridionale, sarebbe la prediale. La sovratassa ammonterebbe a un decimo; per tutto l'anno darebbe la somma di 2,800,000 lire. La metà per il semestre sarebbe di 1,400,000 lire.

Le altre tasse sui generi di privativa e sugli affari, anche aumentate del decimo per cinque mesi dell'anno, non impongono un peso che possa reputarsi sensibile; e in quanto alla prediale, 1 milione e 400 mila lire, ripartito su tutte le provincie continentali dell'ex-regno di Napoli, e su tutta la produzione agricola e i valori immobiliari di quelle vaste ed ubertose regioni, al certo non costituisce un peso che si possa chiamare grave ed insopportabile.

Signori, noi siamo disposti a sopportare ben altri sacrifizi per condurre a termine la grande impresa a cui ci siamo di tanto avvicinati. Noi siamo disposti a sopportare pesi assai più gravi. Il paese ha dimostrato essere disposto a far sacrifizi ben maggiori, non solo di denaro, ma di sangue; e staremo lì esitanti come se venisse il finimondo, per una tassa di un milione e mezzo ripartito sulle ricche provincie del regno di Napoli!

Per la Sicilia poi l'applicazione della sovratassa avrebbe conseguenze anche meno sensibili.

L'imposta attualmente in vigore, la quale sarebbe colpita da questa tassa in modo da produrre una somma di una certa rilevanza, sarebbe la prediale. La sovratassa darebbe per un anno circa 170 mila ducati, e per un semestre 85 mila ducati. Trattasi adunque di questa somma di 85 mila da ripartirsi sulla produzione agricola di tutta la Sicilia. In verità non credo che questa tassa possa dirsi troppo grave. Più vi sarebbe il registro che rende da 320 a 330 mila ducati. Così sarebbero 33 mila ducati per un anno, 16 mila per un semestre e per cinque mesi 13 o 14 mila ducati imposti sugli atti ed affari dell'isola di Sicilia, e ciò per provvedere all'armamento od alle opere d'utilità pubblica. Questi non sono provvedimenti contro i quali si possano elevare serie obbiezioni. Non parlerò delle tasse di dogana di Sicilia, le quali non si tratta di parificare a quelle delle altre parti d'Italia, e nemmeno della tassa sulle vincite al lotto; credo che, a causa di questa tassa, i vincitori al lotto non sorgerebbero a ribellione contro lo Stato. Posta la cosa in questi termini, non so vedere in che ci possa giovare il differire l'esame di questa tassa e la sua votazione.

Si dice: non bisogna precipitare; si tratta di nuove imposte; bisogna esaminarle, studiarle ponderatamente. Che cosa volete esaminare? Volete fare un esame comparativo fra le diverse tasse, vedere se questi 10 centesimi addizionali debbano diventare 8 per una provincia, 7 per un'altra, 9 e $^1/_2$

per una terza? Ma se volete fare l'esame comparativo delle imposte per sapere in che misura debba applicarsi la sovrimposta onde raggiungere la perfezione, non la finiremo nè in questa prima parte, nè nella seconda parte della Sessione.

Dunque, se siamo in buona fede, dobbiamo persuaderci che, volendo fare quest'esame, non riesciremo ad estendere la sovratassa alle provincie dove non è ancora applicata.

Ma poi, è così complicata questa tassa? è così difficile, così spinoso il quesito da risolvere? No, o signori. Le tasse, su cui debbe applicarsi la sovrimposta, sono ben definite; ognuno le conosce e le può valutare; il relatore ve le ha messe una ad una sott'occhio; voi potete calcolare le conseguenze del provvedimento che vi si propone, e vedere se veramente dieci centesimi siano troppi, e se bisognerebbe soffermarsi a nove, o nove e mezzo, od otto; infine, potete vedere se si tratterà di una differenza di una piccola frazione di tassa. Io, in verità, non capisco come seriamente si possa con tanto calore agitare una simile questione.

Per questi motivi, senza diffondermi più lungamente, io credo che la Camera dovrebbe risolvere oggi la controversia; non vedo nessun vantaggio nel differirla; poi, anche volendo ammettere che, prendendo adesso una deliberazione che si dice precipitosa, quand'anche si commettesse un piccolo errore, quand'anche si potesse criticare come imperfetta la distribuzione della sovratassa, non potrebbe questo errore avere una lunga durata; esso sarebbe immediatamente preso ad esame, non avrebbe da continuare al di là di un semestre, ed anche meno, poichè certo prima si dovrà esaminare il bilancio attivo, nel quale cotesta questione dovrà essere definita.

In ogni caso, dunque, questo aggravio, se lo fosse, non verrebbe a costituire che un male transitorio, un inconveniente di brevissima durata.

Un'altra obbiezione si è fatta, e consiste nel dire che per questo provvedimento manca la opportunità. Io per me, o

signori, dichiaro francamente che, quando il Parlamento nella sua coscienza è sicuro di fare un atto di giustizia, e nel tempo stesso è persuaso che con questa provvisione si procura una parte dei mezzi per armare il paese e metterlo in grado di compiere al più presto possibile la sua unificazione, quando con questi mezzi il Parlamento vede che si dà mano a grandi lavori di utilità pubblica, coi quali sarà ristaurata la finanza ed innalzata l'industria nazionale a quel grado al quale è capace di pervenire, se sapremo applicare sapientemente i mezzi di svilupparla, io non posso persuadermi che, quando si fa un atto intrinsecamente giusto e politicamente utile, questo atto possa mai essere ravvisato inopportuno; ed è perciò che, mio malgrado, anche a nome dei miei colleghi della Commissione, non posso accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Carutti.

**La risoluzione proposta dall'onorevole Carutti fu dalla Camera approvata e per conseguenza fu approvata senz'altro la parte riguardante l'esercizio provvisorio del bilancio per il secondo trimestre 1861. — Voti favorevoli 228, contrari 24 — Il Senato del Regno l'adottò il 2 luglio.**

**(Legge 4 luglio 1861, n. 62.)**

## Ordinamento amministrativo dello Stato

Nella seduta del 13 marzo 1861 l'onorevole Minghetti, ministro dell'interno, presentò alla Camera dei Deputati 4 disegni di legge: *Sulla ripartizione del regno e sulle autorità governative. — Sull'amministrazione comunale e provinciale. — Sui consorzi. — Sull'amministrazione regionale.* — La Commissione nominata dagli Uffici della Camera per esaminare questi disegni di legge era composta dei deputati Audinot, Caracciolo di Bella, Galeotti, Toscanelli, Bertini, Paternostro, Mazza, Leopardi, Depretis, Oytana, Piroli, Melegari L. A., Borgatti, De Blasiis, Panattoni, Poerio, De Vincenzi, Allievi, Martinelli, Chiapusso, Conforti, Alfieri, Lanza Giovanni, Fabrizj Nicola, Tonelli e Tecchio relatore. — Cessò di farne parte il barone Bettino Ricasoli, allorchè succedette al Conte di Cavour nella presidenza del Consiglio dei ministri. — Questa Commissione stante l'urgenza d'introdurre un assetto uniforme in alcune parti dell'amministrazione presentò alla Camera dei Deputati nella seduta del 22 giugno 1861 una relazione preliminare proponendo alcune disposizioni transitorie e temporanee le quali vennero in discussione il 5 luglio 1861.

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta del 5 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Sul § 1° dell'articolo unico così proposto dalla Commissione:**

Provvisoriamente e sino a che le nuove leggi organiche di ordinamento amministrativo del regno sieno approvate e poste in vigore potrà il Governo del Re con reali decreti, deliberati in Consiglio dei ministri:

1° Parificare in tutte le provincie del regno, e sulla base delle *piante* ordinate con le leggi 6 e 16 novembre 1859, numeri 3714, 3723, i titoli, gli stipendi, i vantaggi dei capi di provincia, e rispettivamente dei capi di circondario e dei consiglieri di Governo, ferme le attuali circoscrizioni.

Io parlo in senso contrario alla Commissione, nel senso in cui già ebbi a spiegare il mio parere nel suo seno.

Io credo che quest'articolo è formulato con un vero ed inutile lusso di parole. Evidentemente il dire che queste disposizioni di legge avranno forza finchè le nuove leggi organiche dell'ordinamento amministrativo del regno sieno approvate e poste in vigore è una superfluità.

Chi può dubitare che quando un nuovo ordinamento amministrativo avrà vigore di legge, queste disposizioni provvisorie rimarranno ancora operative?

Quelle parole sono dunque per lo meno inutili, e quindi l'articolo va emendato. Le leggi non debbono contenere clausole inutili.

Di più io dico che, se un concetto è espresso in questo proemio, esso torna a svantaggio dell'autorità di cui devono essere rivestite le leggi vigenti, finchè non sono dal Parlamento abrogate. Quest'espressione, che allude *alle nuove leggi,* indica tale concetto che le leggi vigenti sono, nella opinione del ministro e della Camera, condannate.

*Dal banco della Commissione.* No! no!

**Depretis.** Il concetto è questo, lo sostengo, se pure ve n'ha uno: si vuol dire che queste leggi saranno surrogate dalle leggi nuove organiche ispirate da nuovi principii, state presentate dal nuovo Ministero.

Ora, o signori, un tal concetto io credo che la Commissione e la Camera debbono andar molto a rilento a manifestarlo.

Noi abbiamo adesso una legge amministrativa, la quale fu, è vero, moltissimo censurata. Essa ha certamente dei difetti. Io feci parte della Commissione che l'ha formulata, mi sono trovato moltissime volte in minoranza, quindi io non ne ho dissimulato mai e non intendo dissimularne i di-

fetti. Ma questa legge ha dei pregi incontestabili, e fra gli altri quello di aver immensamente migliorata la legislazione che esisteva nelle vecchie provincie; l'ha migliorata nel senso del discentramento e della vera libertà comunale e provinciale.

Tutte quante le legislazioni amministrative, niuna esclusa, delle varie parti d'Italia erano e sono di gran lunga al disotto di questa, la quale, così com'è, è ancora forse la migliore e la più liberale dalle varie leggi amministrative dell'Europa continentale.

Dunque, o signori, dappoichè per fatti e modi straordinari ed anormali questa legge amministrativa che io desidero quant'altri mai di veder corretta, e specialmente, mi affretto a dirlo, riformata sotto il punto di vista della ricostituzione piena, completa, autonomica delle provincie con le sue naturali attribuzioni; dappoichè, dico, questa legge, qualunque sia il modo con cui fu attivata, è attualmente la legge amministrativa di 20 milioni d'Italiani; poichè in tutte le provincie del regno, meno una sola, questa legge è pubblicata e può funzionare, e l'onorevole relatore della Commissione ha detto con bellissime parole quanto sia l'importanza vitale d'una tal legge, quando si tratta di pregiudicarne l'autorità anche nel modo il più indiretto, credo che la Commissione e la Camera debbano andar molto guardinghe.

Del resto, le disposizioni che si contengono nello schema che stiamo discutendo, come fu assai bene osservato, non sono e non si possono chiamar transitorie.

Le disposizioni transitorie ne suppongono delle definitive; le disposizioni transitorie hanno un tempo limitato, trascorso il quale cessano d'aver vigore.

Quindi, senza perdermi in altre digressioni, prego la Camera di voler ridurre alla sua naturale semplicità, mi si permetta di dirlo, questo primo alinea della legge, modificandone la redazione.

Io non farò questioni filologiche o di purezza di lingua.

Se l'onorevole Michelini lo crede, potrà su questa questione, tutt'affatto sua particolare, interrogare il voto della Camera; per me non sono così sottile.

Io proporrei adunque di dire:

« Provvisoriamente potrà il Governo del Re, con reali decreti deliberati in Consiglio dei ministri, » e il resto, come nel testo della Commissione, e prego la Camera di voler adottare una tale modificazione.

**Dopò discussione, alla quale prendon parte gli onorevoli De Blasiis, Toscanelli, Alfieri, Borgatti, Lanza Giovanni e Boggio, messe ai voti le parole: « sino a che le nuove leggi organiche amministrative del regno siano approvate e poste in vigore » sono dalla Camera approvate.**

**Sul § 2°, all'alinea *a*, concernente l'abolizione dei vice-governatori:**

Io non attribuisco molta importanza a tale questione; tuttavia sono costretto a farvi sopra qualche osservazione, onde la Camera possa vederne la giusta portata.

In questo disegno di legge il Ministero è autorizzato ad abolire i vice-governatori.

Se con quest'abolizione si volesse puramente tôrre di mezzo quel certo dualismo tra il governatore ed il vice-governatore, di cui si è tanto parlato (il pericolo di questo dualismo fu una delle critiche che si fecero alla legge del 23 ottobre), e si volessero invece delegare alcune delle funzioni esercitate attualmente dal vice-governatore ad un consigliere di Governo, la cosa sarebbe semplicissima, perchè si ridurrebbe ad una riforma nel personale. Io però, per non toccare una legge in vigore, se non a tempo opportuno, cioè quando sarà approvata una legge nuova, formulata in articoli precisi, io, dico la verità, non avrei consigliato al signor ministro ad entrare in questo pericoloso sistema.

Io, invece, avrei desiderato che si realizzassero le economie possibili, diminuendo il numero esorbitante degl'impiegati. Il ministro non doveva mettere un governatore dove vi è un vice-governatore, nè un vice-governatore ove vi è un governatore. Ma le funzioni che spettano al vice-governatore, secondo la legge del 23 ottobre, sono quelle stesse dell'intendente di ogni circondario; queste attribuzioni, che sono dalla legge ben definite, egli le esercita nel circondario, dove è il capoluogo di provincia e dove ha sede il governatore.

Ora, l'intendente di circondario che ha, come dico, delle funzioni fissate dalla legge, ove avvenga che siano tolte di mezzo, non solo la persona, ma la carica, l'ufficio amministrativo che la legge ha creato verrebbe a concentrarsi nel governatore e a dargli una doppia autorità, quella cioè che la legge assegna a lui stesso e quella che spetta ad un suo subordinato e che consiste in mansioni differenti dalle sue.

Io credo che questa sia la portata della legge, perchè il consigliere anziano, chiamato a far le veci del governatore, non lo supplisce se non in caso di assenza o d'impedimento.

Ora non può negarsi che una simile provvisione produce una tal quale perturbazione nell'andamento amministrativo quale venne dalla legge stabilito. Io non dico che il disordine sarà grave, ma bisognerà naturalmente modificare parecchi articoli della legge attualmente in vigore.

Io citerò ad esempio l'articolo 125 della legge comunale. L'intendente è quello che si trova in diretta comunicazione coi comuni, esso accusa ricevuta degli atti delle loro deliberazioni, esso li manda col semplice suo visto, e, passato un dato termine senza che l'intendente rimandi gli atti, le deliberazioni diventano esecutorie. Che se l'intendente (e nel caso concreto il vice-governatore) riconosce nelle deliberazioni della rappresentanza comunale un vizio per cui,

a tenore della legge, debba sospenderne l'esecuzione, l'intendente la sospende con decreto motivato, e trasmette la pratica al governatore, il quale è chiamato a giudicare sull'annullamento.

Ora, come si provvederà in questo caso? Chi farà nel capoluogo di provincia le veci dell'intendente? Vorrei mi si desse una spiegazione, perchè parmi che il governatore non manderà a sè stesso la pratica che ha già esaminata. Questo mi pare un inconveniente.

Vi sono pure altre disposizioni della legge che verrebbero offese; poi c'è la diversa trattazione di affari identici nei diversi circondari. Vi sono delle correzioni da farsi persino nella legge politica.

Per esempio, l'articolo 40 della legge elettorale politica dice che si trasmettono all'intendente (e sempre, nel caso concreto, al vice-governatore) le liste elettorali, il quale, nel termine fissato dalla legge stessa, le trasmette poi al governatore.

Ora, in tutti i circondari ove ha sede un governatore, cioè in tutti i capoluoghi di provincia, tutte queste disposizioni di legge (e sono parecchie) vengono ad essere alquanto sconvolte.

Evvi una differenza di trattamento tra circondario e circondario, perchè i comuni che sono compresi in un circondario dove non c'è governatore, corrispondono coll'intendente il quale provvede: esso ha poi sopra di sè un giudice d'appello, che sta nel governatore, mentre i comuni del circondario, dove non vi sarebbe intendente nè vice-governatore, il governatore stesso fa prima istanza ed appello nel tempo stesso, il che nell'ordine della tutela amministrativa è assurdo.

Quando si è trattato della formazione di questa legge, io dichiarai sin d'allora che non accettava questo sistema senza riserva: io vorrei una maggiore e più ampia semplificazione nell'amministrazione: ma adesso è inutile entrare

in lunghe discussioni su questa materia. Quando adunque si è trattato della compilazione di questa legge, si era stabilito che in ogni circondario vi fosse un intendente, e nel capoluogo di provincia l'intendente potesse far parte del Consiglio di Governo, il che, a mio avviso, era assai più semplice.

Ma comunque essendovi in tutti i circondari questo primo grado d'autorità tutoria sopra i comuni, e sopra questa essendovi il governatore, con questa disposizione che abolisce l'ufficio del vice-governatore, quest'assetto di cose verrebbe ad essere mutato. Ora io mi sono fatto questa domanda: trattandosi d'un provvedimento provvisorio che deve durare nel concetto della Commissione, e credo anche nel concetto del Ministero, solamente alcuni mesi, non sarebbe meglio di stabilire la massima che non ci debbano essere nello stesso circondario i due impieghi di governatore e di vice-governatore, e che il consigliere anziano di Governo faccia le veci d'intendente del circondario?

Con ciò si ottiene un'economia e si fa un passo verso la semplificazione, alla quale arriveremo col tempo; ma adesso non andiamo a sconvolgere con una legge provvisoria l'ordine gerarchico dei funzionari amministrativi qual venne stabilito dalla legge attuale, non andiamo a stabilire questa specie di contrasto, di antinomia, senza nessuna necessità. Tolta di mezzo questa carica, ed affidato tale ufficio ad un consigliere di Governo, tutti gli inconvenienti, a mio avviso, cessano.

Io dunque pregherei la Camera a voler riflettere su questa proposta della Commissione, ed a vedere se non sarebbe il caso di stabilire, con un emendamento che si potrebbe aggiungere alla lettera *B*, con cui si vorrebbe l'abolizione dei vice-governatori, e alla disposizione che segue, che un consigliere di Governo faccia le veci dell'intendente del circondario: questo incarico potrebbe trasferirsi da uno ad altro consigliere; non sarebbe una carica fissa. Mi pare che

allora la cosa sarebbe più semplice, e l'ordinamento amministrativo non sarebbe punto turbato.

Urgenza di procedere ad una modificazione della legge diversa da quella ch'io proporrei veramente credo che non vi sia; almeno tale è la mia convinzione.

**Minghetti,** *ministro dell'interno.* Io son prontissimo, se l'onorevole Depretis lo vuole, ad esaminare tutti gli articoli di legge ed i modi con cui la questione in ciaschedun caso si risolve; ora solo dirò che il fatto esiste già in una gran parte del regno: in tutta l'Emilia, nelle Marche, nell'Umbria...

**Paternostro.** In Sicilia stessa...

*Voce a sinistra.* No! no! a Napoli.

**Minghetti,** *ministro dell'interno...* in Napoli non esiste il vice-governatore; che più? L'onorevole Depretis mi propone di non nominare il governatore, quando il suo posto sia vacante; così pure pel vice-governatore.

Ora le difficoltà che egli accennava si verificheranno perfettamente col sistema che egli suggerisce. Tutti i dubbi che egli emette sull'ordinamento amministrativo si verificarono e si sciolsero in tutta l'Emilia, nelle Marche, nell'Umbria, nelle provincie napoletane; si verificheranno in tutti i casi nei quali, il governatore mancando, non se ne nomini un altro; come pure pel vice-governatore.

Io dunque, ripeto, son pronto a dare tutte le spiegazioni su questi articoli; ma mi pare che qui ci sia una questione pregiudiziale, nel fatto stesso che forse la massima parte delle provincie si trovano già in questo caso.

Il sistema quindi provvisorio proposto dall'onorevole Depretis non scioglierebbe in nessun modo lo stato delle cose.

**Depretis.** Bisogna dire che io non mi sia bene spiegato, perchè il ministro non mi ha capito. Io intendo di conservare quelle funzioni, perocchè sono stabilite nell'ordine gerarchico; ma se noi non vogliamo avere nei circondari degli intendenti i quali sopra di loro hanno un giudice d'appello

nella persona del governatore ed intendenti i quali rivestono la qualità di giudice, perchè il loro ufficio d'intendente è compenetrato in quello di governatore, se noi vogliamo evitare questo sconcio, a cui non so come si possa riparare, non havvi altro rimedio fuori di quello da me indicato.

Io pregherei il ministro a dirmi in che modo vuole ripararvi; parmi che occorra necessariamente il provvedimento provvisorio a cui io ho accennato. Io dico: conservate le disposizioni della legge in quanto agli uffici amministrativi; la legge vuole che in ogni circondario vi sia un intendente, il quale ha dalla legge diverse attribuzioni amministrative. Io non ho notato tutti gli articoli, ma se il signor ministro vuole, ne dirò parecchi.

Io lo ripeto, la legge presuppone sopra gli intendenti un ufficio in grado di appello. Ora, come si fa a rimediare a questo? Non c'è altro che affidare provvisoriamente quest'ufficio di intendente non alla persona del governatore, ma ad un consigliere di Governo, al consigliere anziano, se volete, o ad altro che adempia alle funzioni amministrative d'intendente del circondario. Allora mi pare che non vi sarebbe nulla di male.

**In risposta all'onorevole Minghetti ministro dell'interno ed all'onorevole Tecchio relatore:**

Io non farò che una sola osservazione a quello che fu detto dal signor ministro degli interni e in ultimo dall'onorevole relatore. Sta in fatto che il governatore non è il solo giudice amministrativo; egli giudica, o meglio delibera in Consiglio di Governo.

Ma mi permettano di dire che ripugna, a mio avviso, al buon senso che uno sieda giudice di sè stesso nel Consiglio

di Governo, e quando questo sconcio, questa contraddizione tra i diversi uffizi si può levare senza il minimo inconveniente, io non vedo perchè non lo faremo.

Si dice che vi è urgenza di provvedere, quasi da far credere che vi sia nel paese un disordine, un finimondo se non si adotta questa riforma. Ma questa, che alla fin dei conti è una fra le due scalfitture che si portano alla legge del 23 ottobre, è cosa di sì poco momento, che io non posso credere a tutta questa urgenza. Per questo, certamente, il ministro non avrebbe difficoltà a governare il paese.

### Seduta del 6 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Sul § 2°, all'alinea *b*: « Designazione di un consigliere di Governo il quale, in caso di assenza o d'impedimento del capo della provincia, ne faccia le veci »:**

Ho CHIESTO di parlare unicamente per proporre un emendamento, il quale, in certo modo, sarebbe la conclusione delle considerazioni che ho avuto l'onore di sottoporre ieri alla Camera. L'emendamento si potrebbe introdurre nell'alinea 6°. Dopo le parole: « designazione d'un consigliere di Governo, » aggiungerei queste altre: « con l'incarico di intendente del circondario, » lasciando il resto come sta nell'alinea proposto dalla Commissione.

**Presidente.** Il signor ministro accetta?

**Minghetti,** *ministro dell'interno.* Non potrei accettarlo; e prima vorrei si chiarisse una cosa.

Ond'io possa rispondere convenientemente all'onorevole Depretis è necessario ch'egli dica se intende che lo stesso

individuo faccia l'ufficio d'intendente di circondario e le veci di governatore in sua assenza, o se intende che di ciò sieno incaricati due consiglieri.

**Depretis.** Rispondo subito al signor ministro.

Nel mio concetto, che credo di avere ieri spiegato a sufficienza, io credo essere necessario di provvedere perchè la legge indichi una persona la quale adempia alle funzioni d'intendente di circondario dove ha sede il governatore, perchè, essendo conservati anche con le modificazioni introdotte con la proposta della Commissione nella legge comunale del 1859 gl'intendenti di tutti gli altri circondari, non so come praticamente si potrebbe formolare un decreto con quest'anomalia, cioè con funzionari che avrebbero poteri diversi nei diversi circondari. Perciò io aveva manifestata l'idea che la persona destinata a rivestire l'ufficio di intendente di circondario dove ha sede il governatore, sia quello stesso consigliere che l'alinea 1° chiama a surrogare il governatore col grado d'intendente, perchè dovendo avere mansioni analoghe negli ordini amministrativi, debba avere altresì il grado degli intendenti degli altri circondari. Questo è il mio concetto: tuttavia per me non credo assolutamente necessario che le funzioni di cui si tratta siano esercitate dall'uno piuttostochè dall'altro dei consiglieri di Governo. Tale è la mia proposta.

**E dopo discussione nella quale l'emendamento da lui proposto è sostenuto dall'onorevole Melegari L. Amedeo, e combattuto dagli onorevoli Lanza G., Marchese e dal relatore Tecchio, l'onorevole Depretis riprende:**

SARÒ brevissimo, perchè credo che a quest'ora la discussione siasi sviluppata per modo, che ognuno possa aver formata la sua opinione; tuttavia aggiungerò qualche parola, se non altro, per isgravarmi la coscienza della colpa di non aver forse abbastanza chiarito le mie idee.

Trovo alcune disposizioni nella legge amministrativa, le quali vogliono l'esistenza di un funzionario, che la legge chiama intendente nei circondari dove non esiste il governatore, e che chiama vice-governatore nel capoluogo della provincia. Ora, non vedo ragione per cui in una legge provvisoria debba abolirsi parzialmente questo ufficio, e piuttosto non lo si possa far esercitare da uno dei consiglieri di Governo. Non intenderei nemmeno che dovesse essere fissata la persona; sarei disposto a lasciare al governatore la facoltà di indicare il consigliere di Governo, il quale facesse le veci di intendente del circondario; ma credo che una persona per esercitare queste funzioni vi debba essere: diversamente l'economia della legge verrebbe ad essere alterata. L'onorevole Lanza ha detto che nella Commissione non s'è discussa questa questione. Io non lo ricordo; nella Commissione non ci fu penuria di discussioni, e può darsi che non siasi discussa questa più speciale questione. Però credo d'avere abbastanza manifestato, in seno alla Commissione, il mio voto contrario a queste leggi provvisorie, per modo che credo non essere contraddetto affermando che non ho mai esternato un'opinione favorevole a questa proposta di legge.

L'onorevole Lanza ha insistito sulla ragione della proposta che ha per iscopo di abolire i vice-governatori. Esso dice che volevasi far conoscere, con l'abolizione dei vice-governatori, la determinazione di ricondurre il governatore ad ufficio puramente amministrativo. Rispetto questa opinione; ma pure debbo confessare che giustamente osservava l'onorevole Massari come, qualunque cosa si faccia, il Governatore avrà sempre un ufficio politico. Io credo essere conveniente che c'incamminiamo verso una maggiore semplificazione di sistema, ed io sono disposto di andare assai più in là che non sia l'abolizione dei vice-governatori; ma adesso, con la legge attuale, con gli intendenti di tutti i circondari, da quelli infuori dei capoluoghi

di provincia, io non so capire come mai lascieremo esistere questa diversità di funzioni tra gli stessi circondari e gli stessi affari. Per me dichiaro francamente che non posso comprendere una diversità di trattamento degli affari nei circondari che sono capoluogo di provincia con quelli che non lo sono.

Si dice che vuolsi ridurre l'ufficio di governatore a quello di un semplice amministratore nel più stretto significato della parola. Spieghiamoci chiaramente. Si comprende una amministrazione che si limita a spedire le pratiche ordinarie d'ufficio, ad esaminare gli atti dei comuni e a sbrigare gli affari d'interesse governativo; ma queste non sono le mansioni più importanti di chi è destinato ad amministrare una provincia; e di queste mansioni il governatore si limiterà, credo io, a diriger il regolare andamento, e ne affiderà il disbrigo agl'impiegati, e, dove lo si possa, ai consiglieri di Governo.

Gli atti di amministrazione che debbono riservarsi al governatore sono più elevati; consistono nell'esame delle questioni più difficili, nella educazione, se mi è lecito così esprimermi, degl'impiegati del suo ufficio, nello studio delle condizioni e dei bisogni delle popolazioni, nel diffondere fra esse i sentimenti delle instituzioni che ci reggono, nel visitare la provincia, nello indagarne le forze e gl'interessi morali e materiali, nel fare in modo che possano essere conosciuti e, dove è possibile, promossi dal Governo centrale, onde possano accrescere la prosperità e il patrimonio della patria comune. Questa è la parte veramente vitale dell'amministrazione.

Ora qui di che si tratta? Si tratta dell'amministrazione legale, ordinaria, burocratica, di quella parte che io non chiamerò l'ultima, perchè ha la sua importanza, ma la meno difficile.

Dunque non facciamoci concetto inesatto dell'ufficio del governatore. Se voi avrete nella stessa sede del Governo

un funzionario, il quale sollevi il governatore della parte che riguarda la tutela amministrativa dei comuni, voi avrete lasciato modo al governatore di applicarsi a lavori ben più importanti ed utili nell'interesse della provincia che gli è affidata e nell'interesse dello Stato.

L'onorevole Lanza ha anche accennato agli inconvenienti che succedevano durante il sistema divisionale vigente in Piemonte. L'ufficio d'intendente generale era riunito all'ufficio d'intendente del circondario. Giova però notare che in moltissimi casi, tutte le volte che ce n'era bisogno, presso l'intendente divisionale eravi un intendente applicato.

E poi, io credo che non sieno così piccoli gl'inconvenienti che nascevano da quel sistema. L'amministrazione diretta esercitata dal capo della divisione sul suo circondario ha prodotto delle conseguenze che, a giudicio di parecchi fra i rappresentanti di quegli antichi enti amministrativi, sono state funestissime. Bisognerebbe studiare un po' la storia finanziaria delle nostre antiche provincie per vedere quali sono state le conseguenze di quell'amministrazione diretta esercitata dagli intendenti delle divisioni, di quali rivalità, di quali gelosie, quel sistema d'amministrazione, ben inteso senza la minima colpa dei funzionari, sia stato fecondo. Notava l'onorevole Marchese che la legge stessa contiene in germe lo scioglimento di questa questione, perchè dal momento che stabilisce essa stessa dovere il vice-governatore surrogare il governatore, questi riunisce in sè (quello che avverrebbe nel caso attuale) e le funzioni di governatore e quelle d'intendente del circondario.

Ma farò notare all'onorevole Marchese che, se i funzionari da lui indicati, i quali o non avevano un vice-governatore presso di loro, od essendo vice-governatori esercitavano l'uffizio di governatore, se questi funzionari riunivano, dico, i due uffizi d'intendente e di governatore e li esercitavano, evidentemente violavano la legge. Se essi volevano osservare la legge nella lettera e nello spirito, dovevano far

quello che solitamente si fa quando un funzionario abbandona il proprio ufficio. Bisogna che qualcuno sia chiamato a riempiere l'ufficio che si abbandona. Nel caso concreto, quando il vice-governatore fa le veci del governatore assente, egli deve incaricare un consigliere di Governo a fare le veci d'intendente del circondario.

Mi si permetta di citare la disposizione testuale della legge. La legge all'articolo 127 dice: « Se l'intendente riconosce nella deliberazione del Consiglio comunale uno dei vizi indicati nell'articolo precedente potrà sospenderne l'esecuzione con decreto motivato, immediatamente notificato all'amministratore comunale e trasmesso al governatore. »

Ma quando il governatore fa esso stesso l'ufficio d'intendente, può esso uniformarsi poi al disposto dell'articolo 131, che dice: « Il governatore in Consiglio di Governo dichiara se vi è luogo di procedere all'annullamento delle deliberazioni delle quali sia sospesa l'esecuzione ed, ove occorra, di quelle d'urgenza. »

Io non capisco come queste due provvisioni motivate tutte e due possano logicamente eseguirsi dalla stessa persona.

Io quindi, malgrado le osservazioni che si sono fatte in contrario, quantunque non creda che si debba dare alle proposte modificazioni una eccessiva importanza, credo però che non si debbano ammettere.

E dico altresì che si dovrebbe consentire almeno al governatore la facoltà di delegare ad un consigliere di Governo le funzioni di intendente di circondario, onde il corso ordinario delle pratiche amministrative sia uniforme e consono alle disposizioni della legge attuale, finchè questa non venga ad essere abrogata.

**Posta ai voti la proposta dell'onorevole Depretis per aggiungere dopo le parole: « *consigliere di Governo* le seguenti: *con incarico di compiere le funzioni di intendente* » è dalla Camera respinta.**

**Sul § 2°, all'alinea c: « Distinzione dei capi-provincia in più classi »:**

QUESTA è una questione abbastanza grave.

La legge attuale, secondo me, offriva al Governo tante classi d'impiegati, da far luogo a tutte le capacità ed a tutti gli accidenti della scala ascendente degl'impiegati; perchè, se i governatori costituivano una classe sola, i vice-governatori erano divisi per lo stipendio in tre classi.

Quindi, a mio modo di vedere, si poteva col sistema attuale provvedere, senza inconveniente nessuno, all'equiparazione degl'impiegati.

Ma, ad ogni modo, la Camera avendo decisa l'abolizione dei vice-governatori, ed essendo proposta dal Ministero e dalla Commissione la divisione dei governatori in più classi, io amerei che il signor ministro ci dicesse quali sono le sue intenzioni specialmente per ciò che si riferisce alla finanza, la quale vuol essere possibilmente risparmiata.

**Sul § 3°, relativo alle spese di rappresentanza:**

ERA solamente per fare un'osservazione sopra alcune parole pronunziate dall'onorevole Tecchio, il quale diceva che gli stipendi dei vice-governatori non pagati avrebbero costituito dei residui attivi.

Mi pare che si sia espresso in questo modo, e credo che l'onorevole Tecchio s'inganni.

Se gli stipendi dei vice-governatori non si spendono, e se in quella categoria di spese non c'è modo di erogarli, quegli stipendi andranno in economia...

**Tecchio**, *relatore*. È quello che ho detto.

**Depretis**. ... e non possono formare residuo attivo: se rimanessero da pagare sarebbero invece residui passivi, cioè perfettamente il contrario.

Ho fatto quest'avvertenza perchè vorrei che mi si dissipasse un dubbio. Io temo che non siasi tenuto conto di quest'economia, perchè, se si risparmiano gli stipendi dei vice-governatori, il ministro può approfittare di questo risparmio, e quindi diminuire ancora la somma che veniamo a stanziare a carico del bilancio.

Io quindi pregherei l'onorevole relatore, od il signor ministro, di dirmi se hanno tenuto conto di questa economia nel fissare la somma di lire 150,000. E poichè ho la parola, me ne varrò ancora per fare un'osservazione, che del resto appare, se non isbaglio, dalla relazione della Commissione.

L'articolo 16 della legge 16 novembre 1859, che stabilisce le piante organiche del personale amministrativo, dice, in quanto alle spese di rappresentanza, che si farà constare dell'impiego delle somme assegnate ai governatori in conformità delle istruzioni che verranno diramate dal Ministero dell'interno.

Io vorrei un po'sapere se si sono alfine compilate queste istruzioni, ovvero se realmente è nell'intenzione del signor ministro di fare questo regolamento, onde si ottenga l'esecuzione di ciò a cui alludeva la Commissione nella sua relazione, che cioè le spese di rappresentanza siano veramente erogate e convertite nella loro destinazione, e non siano trasformate indebitamente, e contro la legge, in un aumento di stipendio.

**Sul § 4° che delega ai capi-provincia l'autorità di nominare gli impiegati d'ordine di classe inferiore presso gli uffizi provinciali e in genere i salariati che giusta la legge in vigore sono nominati per decreto ministeriale:**

Evidentemente con quest'articolo si vuole ottenere un discentramento; quindi coloro che del discentramento sono fautori si assumono un ingrato incarico nel mettersi a

censurarne la disposizione. Tuttavia, siccome nel mio convincimento credo che questo disegno di legge, e massime quest'articolo così come è formolato, non può raggiungere lo scopo a cui mira, ed anzi può essere fecondo di funeste conseguenze, sono perciò costretto di manifestare alla Camera le ragioni per le quali io lo debbo respingere.

Oramai la parola *discentramento* è una specie di programma: il partito liberale che vuole ed ama l'unità forte e compatta della nazione, unità che debb'essere temperata da un largo discentramento amministrativo, vale a dire dal maggiore sviluppo della libertà degli individui, dei comuni e delle provincie, il partito liberale, dico, mette questa parola sulla sua bandiera come la espressione delle sue opinioni nell'interna amministrazione dello Stato.

Ma in fatto di discentramento, come ben disse l'onorevole ministro dell'interno, e come ha notato l'onorevole Crispi, ve ne sono di due sorta: uno, a' miei occhi, di altissima importanza, ed è quello che consiste nell'accrescere l'ingerenza e le attribuzioni dei municipi e delle provincie, nell'esonerarli dalla tutela del Governo, nell'aumentare o moltiplicare le loro libertà; ce n'è un altro assai meno importante, ed è quello che consiste in una diversa e più razionale distribuzione dei poteri che competono al Governo; e questo può essere un male ove miri o riesca ad accrescere od ingrossare i centri burocratici od amministrativi.

Ora è opinione mia e di molti che, se dobbiamo affrettare a tutta possa il momento in cui possa proclamarsi ed attuarsi una completa libertà amministrativa nell'interesse dei comuni e delle provincie, libertà che accrescerà a mille doppi la vita, l'attività, le forze tutte intellettive e materiali dei cittadini in tutte le parti del paese, ed educherà il paese intero alla vita creata con le istituzioni rappresentative, se dobbiamo, dico, favorire con tutti i mezzi questa specie di discentramento, dobbiamo, o signori, andare con molti riguardi, quando si tratta di variare la distribuzione

dei poteri che competono al Governo e le attribuzioni delle podestà governative.

Questi poteri e queste attribuzioni in un Governo rappresentativo debbono considerarsi nei rispetti dell'effettiva responsabilità di chi esercita il potere, e su questo punto ha già parlato l'onorevole Crispi; poi debbonsi considerare sotto l'aspetto della garanzia che i cittadini ottengono allorchè il potere è affidato piuttosto ad uno che ad un altro funzionario.

Tutti sappiamo che il principio di garanzia è uno dei canoni fondamentali del sistema rappresentativo, e che serve di criterio a giudicare molte questioni di diritto amministrativo e costituzionale.

Ora io mi limiterò ad osservare le conseguenze di questa disposizione di legge nel limite dell'amministrazione comunale e provinciale.

Quanto ai comuni, la legge attualmente in vigore li sottrae quasi intieramente all'azione del Governo; la legge attuale fu disposta per modo che l'amministrazione comunale si sviluppa, si esercita, e gli atti suoi nascono e finiscono nella cerchia delle autorità elettive. Infatti l'autorità tutoria che sovraintende all'amministrazione dei comuni è affidata ad un consesso uscito dal suffragio popolare; la podestà esecutrice, o chi la rappresenta, allora soltanto può ingerirsi degli atti o delle deliberazioni dei comuni, quando siavi violazione di legge, ovvero quando un interesse superiore dello Stato che vuole norme uniformi, ove trattisi di regolare i diritti dei cittadini, o limitarne la libertà, esige l'esame di certi atti, come sono i regolamenti sanitari od edilizi, i quali sono sottoposti all'approvazione del potere centrale. In nessuno di questi due casi però il ministro può altrimenti intromettersi e pronunziare che per decreto reale.

Nell'amministrazione provinciale non ci sono parimenti che due casi d'ingerenza del potere esecutivo nell'amministrazione provinciale, e sono quelli contemplati dagli articoli 181 e 182 della legge 23 ottobre 1859.

Non è il caso che ci occupiamo del disposto dell'articolo 181. I provvedimenti dei quali si parla, e che sono indicati in quell'articolo, debbono vestire sempre la forma di un decreto reale; quindi non è compreso nel progetto di legge che stiamo discutendo. Bensì credo che dobbiamo verificare le conseguenze pratiche della nuova proposta nei suoi rapporti coll'articolo 182.

Le deliberazioni delle rappresentanze provinciali sono, a termini di legge, trasmesse al ministro dell'interno, il quale ha facoltà, in certi casi, di pronunziarne l'annullamento. Ora, approvata la legge come è proposta, questa facoltà passerebbe nel governatore.

Quali saranno le conseguenze di queste disposizioni? Per me, io credo che questa legge, se fosse approvata così come viene proposta dalla Commissione, potrebbe mettere in scompiglio, in molti casi, l'amministrazione delle provincie e comprometterne gravemente la indipendenza. Noi sappiamo che il governatore presiede e fa parte della deputazione provinciale, ossia della podestà esecutiva provinciale. Ora, in che posizione si troverebbe, o signori, un governatore il quale fosse costretto ad annullare esso stesso una deliberazione del Consiglio provinciale?

Io, per verità, non invidierei molto la posizione di quel funzionario.

Sarebbe assai meglio, secondo me, che egli provocasse lo scioglimento del Consiglio provinciale; avvegnachè il Consiglio provinciale o rappresenta l'opinione pubblica della provincia, ed in questo caso il contrasto fra il funzionario e la rappresentanza provinciale renderebbe, se non impossibile, certamente difficile il governare più oltre utilmente quella provincia; o non la rappresenta, e il funzionario ha ragione di credere che gli interessi provinciali e la pubblica opinione non hanno una fedele rappresentanza nel Consiglio, ed è appunto il caso in cui bisognerebbe far appello al suffragio popolare e rinnovare la rappresentanza legale della provincia

affinchè il Consiglio torni ad esserne la fedele e legittima espressione.

Ma una discordanza ed un contrasto ancora più grave noi lo toccheremo con mano se verremo a considerare che il governatore fa parte ed è presidente della deputazione provinciale, e che la deputazione provinciale, a termini della legge, in diversi casi tiene le veci del Consiglio provinciale stesso. Che avverrebbe in questi casi? Avverrebbe che il presidente d'un corpo deliberante sarebbe dalla legge rivestito della facoltà di annullare le deliberazioni del consesso al quale presiede. Sarebbe lo stesso, per fare un confronto che venga agli occhi di tutti, in questa stessa sala, come se il presidente di questa Assemblea avesse facoltà di annullare le deliberazioni della Camera.

Ognuno vede da queste possibili conseguenze dimostrato come la proposta sia, mi si permetta la frase, poco meno che assurda.

Io credo quindi che una simile disposizione non sia assolutamente accettabile.

In ogni caso giova anche osservare, che, mentre una siffatta disposizione sarebbe un grave errore legislativo a danno dell'amministrazione provinciale, d'altra parte non riescirebbe a diminuire il lavoro del potere centrale, perchè noi sappiamo che, in seguito all'annullamento di una deliberazione del Consiglio provinciale fatta dal ministro e nel caso concreto dal governatore, viene di nuovo interrogato il Consiglio; ed in seguito a nuova deliberazione, si provvede poi mediante decreti reali, previo il parere del Consiglio di Stato. Ora è egli a credersi, se non si rinnova, o si muta la rappresentanza provinciale, che essa voglia essere così poco tenera della sua dignità, da rivocare una sua deliberazione presa alcuni giorni prima? Io, o signori, non posso crederlo. Adunque, non si tratterebbe che di una dilazione alla cognizione di quell'affare, il quale pochi giorni dopo verrebbe ancora ad accrescere i lavori del potere centrale.

Quest'esempio, o signori, dimostra una parte dei difetti di questo sistema, ma il difetto più grave consiste nelle espressioni indeterminate col quale quest'articolo è concepito.

Sappiamo noi, allo stato della legislazione italiana, quali sieno i poteri che le leggi vigenti nelle varie parti d'Italia affidano al Governo, e quali saranno le conseguenze di queste concentrazioni di poteri ignoti nelle mani dei governatori? Possiamo noi farci un concetto esatto di questo provvedimento?

Io dichiaro francamente che non sono in grado di conoscerne la portata. Per misurare la estensione, per determinare il valore di questo atto legislativo, bisognerebbe aver qui una persona, può darsi che sia il signor ministro, la quale avesse in mente e tenesse presente al pensiero tutta quanta la legislazione in vigore; dovrebbe conoscere tutte le attribuzioni affidate al ministro dell'interno, dalle diverse leggi non ancora rivocate in Italia; e questa persona, piuttosto unica che rara, potrebbe allora valutare le conseguenze di tal provvedimento; ma io affermo che la massima parte di noi non è in grado di formarsi un concetto pratico di ciò che può essere conseguenza dell'esplicazione ed applicazione di questa legge. E adunque, dovremo noi, o signori, votare una proposta di legge, di cui non possiamo nemmeno alla lontana misurare la portata? Ma sappiamo noi tutte le disposizioni delle leggi napolitane o pontificie e le attribuzioni ch'esse dànno ai ministri per l'interno? Per me dichiaro di non saperle, e in verità non mi sento, se non mi si fanno conoscere, di votare l'ignoto.

Ma il signor ministro dirà: questa è una questione di fiducia; sapete che io eseguirò questa legge col mezzo di un decreto reale, nel quale queste diverse attribuzioni saranno una ad una registrate; quindi non vi sarà inganno. Io non ho mai pensato che inganno vi possa essere. Dirò di più: noi avremo sul decreto del ministro il controllo della stampa, e, alla ripresa della Sessione, quello del Parlamento; se mai

qualche errore fosse sfuggito al signor ministro, poichè anche i ministri sono fallibili, la Camera saprà chiamarlo innanzi a sè, e far sì che l'errore sia corretto. Ma, o signori, quando avremo votata questa legge, per quanto la si chiami transitoria, non sarà più in potere della Camera di rivocarla. I ministri si succedono l'uno all'altro e mutano spesso; la media della loro durata al potere, per alcuno di essi, è poco più di nove mesi. Gli avvenimenti nessuno può prevederli, e noi mettiamo qui una disposizione di legge, la quale in date circostanze, potrebbe avere delle conseguenze gravissime.

Il signor ministro mi ha fornito egli medesimo un argomento con cui convalidare le mie opinioni, che possono esser da taluno accusate siccome troppo sospettose; ma ognuno sa che il sospetto è uno de' compagni inseparabili delle libertà. Il signor ministro ha detto esso stesso, ed è per questo motivo che mi permetto di parlarne, di aver comunicato, in via solamente officiosa, alla Commissione un elenco, in cui erano indicate diverse delle materie delle quali egli intendeva di delegarne la cognizione ai capi delle provincie. La Commissione non accettò nè punto nè poco quell'elenco come una norma; io credo che in questa parte avrò con me annuente la Commissione (non parlo della maggioranza, perchè io nella Commissione, massime in questa legge provvisoria, sono una minoranza impercettibile), credo, dico, di avere annuente la Commissione...

**Tecchio**, *relatore*. Ho detto che l'elenco del ministro non fu accettato.

**Depretis**. Ebbene, a provare che questo sistema che si vuole adottare può avere delle conseguenze gravissime...

**Minghetti**, *ministro dell'interno*. Ho citato un esempio.

**Depretis**. Ebbene, mi permetta di citarne un altro, è cosa grave abbastanza, e il signor ministro, credo, vorrà consentire ch'io spieghi la cosa nell'interesse del paese che a tutti ci sta a cuore.

Fra queste facoltà adunque da delegarsi al capo di provincia il signor ministro indicava quella di approvare le associazioni private, i comitati di soccorso e altri istituti di beneficenza, ogniqualvolta non si tratti di erigerli in corpi morali, in persone giuridiche, con obbligo di farne avvertito il Governo. Io credo che quell'articolo sia sfuggito per errore, poichè non v' ha legge che dia tal facoltà ai ministri. Ma vediamo le conseguenze, se mai, cosa impossibile, fosse applicato.

In Piemonte abbiamo un caso assai comune in cui si dovrebbe far uso di questa facoltà, e sarebbe per le Società di mutuo soccorso.

La fondazione delle Società di mutuo soccorso degli operai, costituitesi al primo apparire della libertà costituzionale, per propria iniziativa degli operai, senza aiuto, nè autorizzazione del Governo, nè legame alcuno col potere governativo, si sono moltiplicate, hanno prosperato, non hanno mai dato il minimo fastidio al Governo; esse funzionano dappertutto egregiamente, e, a dir vero, se qualche cosa si deve dire su di esse, non è che per tributare lode e rendere grazie della benefica e salutare loro influenza sulle popolazioni, per il modo veramente lodevole e sempre patriottico col quale si sono condotte.

Quando vidi quella disposizione, io mi domandai: Ma che? La smania di regolar tutto con leggi o con regolamenti verrà a disturbare anche le Società operaie, intromettendosi, in occasione di questa legge, nell'andamento e nello sviluppo di queste libere e benefiche istituzioni?

Qui fu certo un errore; ma questo potrebbe ripetersi da qualche futuro ministro, al quale può venire l'idea di sottoporre queste Società a un controllo, a una preventiva approvazione, pescando la facoltà in qualche vecchia legge, e di affidare l'incarico di accordare questa autorizzazione ai governatori.

Ma, se un ministro futuro facesse un tale decreto, ed un governatore, in un momento di malumore o vedendo di mal

occhio queste associazioni, si permettesse di usare di questo potere, che ne avverrebbe? Questo recherebbe una grandissima perturbazione nel paese, toccando questa questione uno dei più fondamentali diritti sanciti dallo Statuto, il diritto di associazione e di riunione.

E questa questione così grave io l'ho vista venir fuori in un elenco delle attribuzioni meno importanti del ministro da delegarsi ai governatori, in un elenco somministrato dal ministro alla Commissione, per errore sicuramente; ma questo errore, come si è inserito nell'elenco, poteva pure inserirsi nei regolamenti o decreti reali per l'esecuzione di questa legge, i quali, una volta fatti, saranno vere disposizioni legislative.

Io faccio queste osservazioni per dimostrare come sia facile lo errare in questa materia, come gli errori possano essere gravi e funesti, e come sia necessario che la Camera non sancisca disposizioni generiche, le quali possono dar luogo ad abusi contro i quali non è sufficiente garanzia in tutti i casi la responsabilità di un ministro.

Io credo che se il Ministero ha bisogno di affidare alcuna delle attribuzioni sue ai capi di provincia, io per mia parte sono disposto a consentirlo; indichi chiaramente queste attribuzioni, ma non insista perchè si introduca nella nostra legislazione una disposizione che sarebbe una sorgente inesauribile di incertezze e di pericoli.

Fondandomi su queste osservazioni, io prego la Camera che voglia respingere quest'articolo.

Ora mi permetta la Camera in occasione di quest'articolo, di esternare francamente una cosa che mi pesa sull'anima.

Noi abbiamo sancito, o signori, una disposizione, con cui furono parificati nei titoli e nei vantaggi, e in parte nelle attribuzioni, tutti i capi di provincia.

Io capisco che i luogotenenti delle provincie napoletane e siciliane, come il loro titolo lo dimostra e più ancora le

circostanze a tutti troppo note di quelle provincie, i luogotenenti, dico, si trovano in una posizione eccezionale, e non bisogna toccarla.

Ma la cosa parmi assai diversa per la Toscana, come notava giustamente l'onorevole Alfieri, e come del resto erasi notato nel seno della Commissione.

Io non vengo a domandare per la Toscana una parificazione precipitosa od affrettata di legislazione. Io desidero che le legislazioni delle varie parti d'Italia possano trasformarsi gradatamente ed unicamente con leggi adottate dopo matura discussione nel seno del Parlamento nazionale; tuttavia, quanto alla Toscana, dopo aver sancito la massima della completa parificazione degl' impieghi amministrativi, io mi sono dimandato qual' è la posizione e quale la utilità del governatore generale della Toscana.

Mi sono dimandato: il governatore di Toscana continuerà egli ad esistere dopo la pubblicazione di questa legge?

Non è egli facile, in seguito a questa legge, di tòrre di mezzo, almeno nei rapporti di corrispondenza e di dipendenza nella gerarchia puramente amministrativa, questa specie d'autonomia, della quale credo che nessuno fa caso, perchè da ogni parte vengono dichiarazioni in senso contrario e che ne proclamano necessaria l'abolizione?

Io desidero che mi venga una risposta da parte del Ministero, perchè, dico il vero, non mi pare che si possa rimanere senza danno, e danno grave della cosa pubblica, in una condizione che mi limiterò a chiamare un equivoco.

Il presidente del Consiglio, or sono alcuni giorni, ha manifestato in seno alla Camera qual' è l'ordinamento amministrativo prescelto dal Gabinetto; egli ha parlato chiarissimamente, com'è suo costume, e le sue parole erano esattamente conformi alle dichiarazioni che egli faceva quando avevamo l'onore d'averlo in seno alla Commissione per le leggi amministrative. Egli pose per fondamenti dell'amministrazione il comune, la provincia, lo Stato. Il signor

ministro dell'interno (mi permetta che noti il quando vidi farsi ufficialmente palese l'equivoco), non più tardi di ieri, a nome del Governo, venne a dichiararci con infinita buona grazia, ch'egli non aveva fatto il connubio con le regioni, ma ci fece capire ch'egli era però lontano dal farne divorzio, e che anzi si proponeva di discutere questa questione nel secondo periodo di questa Sessione.

A me pare, signori, che questa contraddizione non dovrebbe sussistere. Se la cosa fosse innocua, non insisterei per avere una spiegazione; è lontano da me il pensiero ed il desiderio di sollevare discussione per cose di non grave momento, o praticamente inutili. Ma io sono profondamente convinto che qui è necessario uno schiarimento, perchè l'equivoco e il dubbio riesce di danno, e l'equivoco sussiste dopo queste due discrepanti dichiarazioni.

Noi stiamo preparando, e il paese attende ansiosamente, la legge amministrativa.

La Commissione fu unanime nel respingere il concetto delle regioni amministrative; rigettò pure ad immensa maggioranza il concetto delle regioni, come enti governativi; non ammise nemmeno il disegno di raggruppare alcune provincie per un tempo limitato; il principio che prevalse in seno alla Commissione fu quello dell'onorevole presidente del Consiglio.

Questo concetto è quello dal quale sarà inspirata la Commissione nel formare il progetto della lègge amministrativa, che sarà presentato al Parlamento al riaprirsi della Sessione. Ma, o signori, se questo lavoro deve esser fatto con fiducia, se la Commissione deve procedere innanzi con alacrità nel formare il progetto e nel compiere un'opera che le costerà grandissima fatica, se volete che il Parlamento stesso riesca a deliberare e risolvere sollecitamente questa questione urgente e vitale dell'amministrazione dello Stato, poichè l'uniformità dell'ordinamento amministrativo è desiderata ed invocata da tutti i partiti, invocato da tutti i patrioti,

poichè tutti ne sentono il bisogno; se volete ottener questo risultato, bisogna che l'equivoco, a cui ho accennato, cessi.

Io vi dimando, o signori, se noi sappiamo che verrà ancora dal Ministero messa in campo questa questione che questo anno ci ha fatto perdere dei lunghi mesi, ma come si potrà avere una legge amministrativa? Ognuno vede che, se il sistema dell'onorevole ministro dell'interno prevalesse, bisognerebbe rifare la legge da capo a fondo, e allora non è più possibile adottare una legge d'ordinamento amministrativo chi sa ancora per quanto tempo! Possiamo noi, o signori, lasciare il paese in questa incertezza? Io lo domando ad ogni uomo amico del paese, del progresso, della pronta unificazione legislativa ed amministrativa del regno. Egli è per ciò che io ho indicato e chiesto provvedimenti per abolire il Governo generale della Toscana, siccome quello che rappresenta non so se l'esperimento o l'applicazione di un sistema che finora, secondo tutte le apparenze legali, non ha potuto avere alcuna simpatia nel Parlamento; tale almeno è la presunzione sino a prova contraria.

Io confido troppo nel patriottismo del signor ministro dell'interno per non dichiarare francamente che io mi lusingo ch'egli vorrà finalmente rinunciare per sua parte, e in vista degli inconvenienti che ho notato, all'idea delle regioni amministrative.

**In questa stessa seduta il disegno di legge concernente le disposizioni temporanee e transitorie sull' ordinamento amministrativo dello Stato fu votato a scrutinio segreto e dalla Camera approvato. — Voti favorevoli 150, contrari 66. — Fu poi adottato dal Senato del Regno il 19 luglio.**

**(Legge 9 ottobre 1861, n. 249).**

# Strada ferrata da Brescia a Pavia

**Il disegno di legge per approvare la convenzione relativa alla costruzione di una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettone fu presentato alla Camera dei Deputati dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Peruzzi, il 26 giugno 1861. Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Mazza, Mosca, Finzi, Allievi, Grattoni, Castagnola, Lusi, Melegari L. A. e Zanardelli, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 6 luglio 1861.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 10 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**All'articolo 1°: — In appoggio dell'emendamento presentato dall'onorevole Cadolini pel prolungamento della strada ferrata sino a Cremona:**

In questa discussione io sarei rimasto volontieri in silenzio; e nel prendervi parte mi pare quasi di usurpare il còmpito che più naturalmente spetta agli onorevoli miei colleghi ed amici, inviati dai collegi di Lombardia a rappresentare la nazione nel Parlamento; essi per certo tratterebbero assai meglio questa controversia, perchè più competenti e più abili di me; tuttavia, come ebbi l'onore di far parte della Commissione che l'anno scorso riferiva alla Camera sul disegno di legge intorno alle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, ed ebbi anche una qualche

parte nell'iniziare il progetto di una via ferrata tra Brescia e Cremona direttamente, così ho creduto mio debito di chieder la parola per sottoporre alla saviezza della Camera alcune brevi osservazioni.

Veramente, o signori, anche in questa circostanza, io non posso a meno di deplorare che una ragione quasi interamente estranea all'argomento in discussione venga a pesare sulla libertà delle nostre deliberazioni. Non è la prima volta che questo avviene in questa Sessione istessa. In fatti noi abbiamo avuto innanzi a noi questioni gravissime di strade ferrate, e tuttavia non le abbiamo potute discutere con quella piena libertà che pur si richiede, o perchè vincolati da precedenti convenzioni, cioè da contratti fatti dai Governi che hanno preceduto il Governo nazionale, contratti che la Camera credette di rispettare con tutto lo scrupolo, o perchè vincolati dalla forza dei trattati.

Poi, considerazioni politiche di un altro ordine, cioè relative alla questione interna, e la necessità di far presto, anche a costo di far male, ci hanno costretti a correre su molte difficoltà e molte obbiezioni che, lo dico schiettamente, era impossibile che la Camera lasciasse in altre circostanze passare inosservate.

Adesso abbiamo gl'interessi militari e le viste strategiche che si intromettono nella determinazione del tracciato della linea da Cremona a Brescia e da Cremona a Pavia. Fortunatamente pare a me che queste considerazioni non abbiano qui quel gran peso che loro dovrebbesi in ogni altro caso attribuire, poichè vediamo persone assai competenti nella materia, come è l'onorevole generale Petitti, non dare a queste ragioni militari e strategiche una qualsivoglia importanza.

E l'onorevole ministro egli stesso ci dice che la questione strategica non ha poi in questo caso un'importanza capitale.

Infatti, se noi la esaminiamo così anche a lume di buon senso, vediamo che in fin dei conti questa questione stra-

tegica consiste nel vedere se è più o meno esposta al nemico una linea, la quale costituisca un raggio che, facendo centro in Brescia, si prolunghi direttamente a toccare Cremona, e poi, girando verso ponente, tocchi Pizzighettone; e siccome nel girare di questo raggio l'intervallo o la distanza fra le due linee, come parmi aver notato l'onorevole Susani, non può mai essere che minimo, così questa minima distanza può rappresentare la misura della diversa importanza strategica che avrebbero queste due linee confrontate l'una con l'altra.

Debbo anche notare siccome l'importanza di questa linea nel sistema della difesa del paese pare abbia mutato da un momento all'altro.

In fatti ci diceva l'onorevole ministro della marina che quando il generale La Marmora aveva intenzione di attuare un certo sistema di fortificazioni, questa linea diretta fra Cremona e Brescia per Pontevico poteva ammettersi, mentre adesso non sarebbe ammessibile, essendosi mutato sistema; ma io domando se in vista di sì facili mutamenti non possiamo aspettarci di vedere fra qualche mese o qualche anno prevalere altre idee e queste condizioni intieramente mutarsi ancora una volta.

In faccia a questa mutabilità io mi sono anche domandato se non sarebbe il caso in cui dovrebbero piuttosto tenersi presenti gli interessi economici e immutabili del paese, e se ai bisogni della difesa militare del paese, che io non voglio certamente escludere, non si potrebbe provvedere altrimenti, passando per esempio i corsi d'acqua, col mezzo di ponti in legno, perchè, venuto il pericolo di un attacco, si possano facilmente distruggere.

Del resto, per mettere in comunicazione questi punti estremi della nostra fronte in Lombardia, che sono Brescia e Cremona, noi abbiamo già delle linee di ferrovie; abbiamo quella da Cremona a Treviglio: è un po' più lunga, bisognerà perdere qualche ora di tempo, ma col telegrafo che

ci dà le notizie pronte ed esatte, un breve indugio nel percorrere la via non può aver conseguenze dannose.

Del resto, se veramente è necessario per difendere meglio il paese una comunicazione più breve, noi che abbiamo già speso tanti milioni per munire di grandissime fortificazioni il paese, non ci mostreremo al certo renitenti a consentire al Governo i sussidi necessari per congiungere la fortezza di Pizzighettone per Crema a Brescia con una linea che possa veramente considerarsi strategica (quale sarebbe quella da Crema a Coccaglio per Chiari) e che non venga a danneggiare gli interessi commerciali del paese.

Consideriamo un momento quale è questa linea diretta da Brescia a Cremona, quali sono i suoi uffizi, quali gli interessi che la reclamano.

Brescia è il centro di un'industria e di un commercio che hanno a quest'ora una grande importanza, e chè avranno col tempo uno sviluppo grandissimo.

Tre delle nostre grandi valli alpine, cioè la sterminata Val Camonica, la Val Trompia e la Val Sabbia, nelle quali evvi una immensa forza motrice per la quantità di acque perenni con salti e pendenze enormi, mettono capo a Brescia.

In quelle valli si esercita da lunghi anni l'industria metallurgica, e questa, come altre industrie e commerci, è suscettibile, a mio avviso, di una grande prosperità, tanto più ora che la forza motrice prodotta dalla caduta di un corpo d'acque potrà col mezzo della macchina idropneumatica, che giova sperare possa avere più larghe applicazioni, essere utilizzata più facilmente.

La città di Brescia adunque, nella quale si concentrano tutti questi interessi, ha bisogno di uno sbocco pei suoi prodotti da una parte per la via più retta e più breve alla valle del Po, e nelle parti centrali e meridionali d'Italia, dove appunto mancano i motori gratuiti e gli elementi di prosperità industriale che esistono nella provincia bresciana;

e dall'altra verso il bacino piemontese e Genova, traversando le provincie occidentali di Lombardia.

Questa condizione di cose nasce dalle forze naturali e dalla geografica configurazione delle varie provincie italiane, e non possiamo quindi mutarla.

Ora, questo movimento commerciale ed industriale della provincia e della città di Brescia o si rivolge verso il bacino piemontese e deve servirsi della linea di Milano che noi dobbiamo considerare, non come ora si trova, ma con la necessaria scorciatoia del ramo da Treviglio a Coccaglio; fatta questa e rettificato l'andamento delle comunicazioni fra Milano e Genova, poichè non si può negare che le linee attualmente in costruzione non siano viziose, essendovene delle più brevi che bisognerà pure che si facciano; ebbene, fatte queste, la città e provincia di Brescia avrà la sua linea naturale di comunicazione col Piemonte e con Genova passando per Milano, e questa linea provvederà da questo lato sufficientemente a' suoi interessi.

Anche seguendo le idee del signor ministro, cioè costruendo la linea Brescia-Pizzighettone, poi mettendosi in comunicazione con Piacenza, e, col mezzo della strada da Piacenza a Novi, con Genova, da Brescia per questa via percorrendo la strada Piacenza-Genova non si avrebbe a percorrere una distanza molto minore di quella che si percorrerebbe passando per Milano e venendo a raggiungere per la via più breve, per Pavia, la strada di Piacenza.

Soddisfatti gl'interessi che si volgono ad occidente, rimane a vedersi come meglio si può provvedere agli sbocchi verso la bassa valle del Po, verso la media e la meridionale Italia.

Io dico che gl'interessi di Brescia esigono una diretta comunicazione con Cremona e con Parma, dove è più facile e più naturale il mercato dell'industria e dei commerci della provincia bresciana.

Noterò anche che, in un avvenire che non sarà molto lontano, noi speriamo attuata una ferrovia destinata a

mettere in comunicazione la Spezia con la valle del Po. E allora avremo appunto l'industria delle valli bresciane, e i legnami di cui saranno produttrici, se sapremo ridonare un po' di vita alla coltura delle selve; avremo, dico, queste valli predestinate all'industria, in comunicazione diretta col gran porto militare della Spezia e col mar Tirreno.

Questi sono, o signori, interessi permanenti, naturali, immutabili; epperciò bisogna tracciare la linea Brescia-Cremona, ad essi subordinata. Bisogna che da Brescia una ferrovia sia condotta direttamente a Cremona; così la metteremo a contatto per la via più breve con Parma. Se facciamo invece comunicare Brescia e Cremona con Parma, rimontando per passare il Po a Piacenza, invece di percorrere una linea di sessanta chilometri, ne percorriamo una di cento.

**Menabrea**, *ministro della marineria.* No!

**Depretis**. Sì, signore, e posso facilmente dimostrarlo. Difatti da Cremona a Casalmaggiore abbiamo da 36 a 37 chilometri; da Casalmaggiore a Parma ve ne sono circa 20; in tutto 57; io metto 60. Ma da Cremona a Piacenza, rimontando a Pizzighettone e Codogno, e poi scendendo a Piacenza, avremo pressochè una quarantina di chilometri. Da Piacenza a Parma ne abbiamo 60; in tutto 100; sono dunque 40 chilometri di più.

Oltre a questi grandi interessi, noi non dobbiamo dimenticare altri interessi che non sono di eguale importanza, ma che pur debbono tenersi in qualche considerazione.

Pontevico è una borgata abbastanza importante, di circa 8 mila abitanti. A Pontevico l'Oglio è navigabile. Ecco un punto commerciale di riguardo. La linea diretta per Pontevico a Cremona tocca Verolanuova, capoluogo di circondario.

Aggiungasi che, giunta a Cremona, la linea trova uno scalo commerciale sul Po.

Il Po a Cremona è navigabile sempre.

Io non divido intieramente le speranze dell'onorevole generale Bixio, il quale un giorno vaticinava che il Po avrebbe portato dei bastimenti fino nelle vicinanze di Torino; ma credo non potersi dubitare da nessuno che, quando il Po sarà tutto nostro, e vi avremo fatte le spese necessarie, i grossi piroscafi lo rimonteranno agevolmente, almeno fino a Cremona. Dunque Brescia troverà a Cremona il vantaggio di una navigazione fluviale in comunicazione coi porti dell'Adriatico.

D'altra parte, le due provincie di Cremona e di Brescia hanno popolazione molto numerosa ed un ubertoso territorio; agl'interessi commerciali ed agricoli di questa popolazione non vi è altra linea che meglio possa servire della linea diretta fra Brescia e Cremona, linea media che soddisfa alla più gran parte d'interessi, senza sacrificarne nessuno.

Questo è anche, per quanto io credo, il voto della popolazione e quello dei suoi rappresentanti, i quali lo hanno detto e ripetuto più volte.

Se invece la ferrovia si piega ad occidente, si vengono ad avvicinare due strade a reciproco danno del loro esercizio, senza vantaggio delle popolazioni vicine, alle quali una basterebbe, e con danno delle lontane che ne restano prive.

Io trovo un difetto nella convenzione quale fu proposta dalla Commissione, perchè io vedo indicati i punti estremi della linea, cioè Pavia, Pizzighettone, Brescia, ma non vedo indicati i punti intermedii, per modo che mi nasce il dubbio, appunto quando vedo messi innanzi questi interessi strategici, mi nasce, dico, il dubbio che questa linea, perchè sia coperta dall'Oglio, non la si voglia far piegare in modo da sacrificare quasi interamente gl'interessi commerciali della parte orientale della provincia di Brescia.

In fatto di strade ferrate bisogna determinare il tracciato in modo che non ci possa essere dubbio; altrimenti è meglio

che si abbandoni alla discrezione del Ministero. Così almeno n'è responsabile e dovrà renderne conto.

Ritenuto adunque che gl'interessi commerciali ed industriali indubitatamente richiedono che prevalga la linea di Brescia-Cremona per Pontevico, e ritenuto anche essere necessario nell'interesse generale dello Stato che vi sia una linea longitudinale al Po, sulla sua sponda sinistra, precisamente nella direzione più breve e diretta da Cremona-Pavia, ritenuto questo, io non posso a meno che dare qualche spiegazione a quanto diceva l'onorevole ministro per la marineria intorno all'articolo 19 della legge 8 luglio 1860.

Egli ha detto nel suo primo discorso, e lo ha ripetuto poc'anzi, che il Governo troverebbesi vincolato per modo da non poter concedere o costrurre una linea diretta fra Brescia e Cremona. Io credo che il Governo non sia punto vincolato da quest'articolo.

In una discussione dei giorni passati l'onorevole deputato Tecchio, appunto facendomi risposta, diceva che il miglior interprete della legge è il suo autore; ebbene io mi varrò di quest'argomento, e ricorderò che quando venne discussa in seno alla Commissione la legge 8 luglio 1860 approvativa della concessione delle ferrovie lombarde, io, che appunto allora era di ritorno da Brescia, ed aveva fresca in mente la linea iniziata da Brescia a Cremona per Pontevico, ho fatto all'onorevole ministro pei lavori pubblici di allora, l'onorevole Jacini, la domanda, e proposi alla Commissione il quesito, se per avventura su questa disposizione dell'articolo 19 potesse, sottilizzando e sofisticando (perchè impedire che nascano quistioni tra lo Stato ed i concessionari o gli appaltatori è cosa quasi impossibile) ho dunque domandato se, sofisticando, potesse la compagnia concessionaria porre ostacolo alla concessione o alla costruzione di una strada ferrata da Brescia a Cremona per Pontevico; e l'autore della legge, l'onorevole signor ministro pei la-

vori pubblici d'allora, il signor Jacini, mi disse di no. La Commissione per sua parte esaminò accuratamente questa questione, ed essa pure si convinse che non eravi dubbio nessuno in proposito.

Infatti che cosa dice l'articolo 19 della legge 8 luglio 1860?

Esso vieta ed interdice la concessione di nuove ferrovie che uniscano punti appartenenti alle linee concesse in Lombardia, a meno che la nuova strada tocchi punti intermedi situati fuori delle linee concesse, ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica o commerciale. Io ricordo che allora appunto mi si è fatto osservare come il giudicio pronunciato dal Governo togliesse la controversia; bastava che il Governo dicesse che attribuiva ad un punto intermedio determinato, posto fuori delle linee concesse, un'importanza strategica, politica o commerciale, perchè la società non avesse diritto di elevare contestazione. Nel caso presente questa linea tocca Verolanuova, ch'è un capoluogo di circondario; tocca Pontevico, punto importante, massime per la navigazione dell'Oglio e per gl'interessi commerciali; questo adunque basterebbe per escludere ogni questione. Ma gioverà di osservare che ogni questione non rimarrebbe esclusa nemmeno col sistema proposto dal Ministero e dalla Commissione. Infatti questa linea, che sarebbe intitolata linea da Brescia a Pavia per Pizzighettone, toccherebbe più volte punti diversi dalle linee concesse. Tocca la linea a Brescia e la tocca in un punto situato tra le vicinanze di Casalbuttano e Soresina. Ma, se la società ha il diritto di fare opposizione nel senso che il Ministero dà all'articolo 19, essa dirà: non voglio che si tocchino questi due punti delle due linee concesse, perchè non credo che esistano fra Casalbuttano e vicinanze, dove è uno dei punti della mia linea, e Brescia dove è l'altro punto, dei punti intermedi che abbiano l' importanza strategica, politica o commerciale prevista dalla legge. Ed il Governo dovrebbe adattarsi a questa strana interpretazione

della società, quand'anche creda esso, che n'è il solo giudice competente, che parecchi punti intermedi siano importanti per ragioni politiche, commerciali o strategiche. Dunque, se deve aver forza l'obbiezione pel tracciato Brescia-Cremona per Pontevico, la deve avere egualmente per quello Brescia-Casalbuttano, Pizzighettone e Pavia, perchè può ripetersi ogni volta che si riuniscono due punti delle linee concesse.

Io credo invece che le obbiezioni, se pur ve ne sono, spariscono affatto e che il più lieve argomento cessa di aver qualunque valore, se la concessione s'intitolasse d'una ferrovia da Brescia a Pavia, per Cremona e Pizzighettone, perchè in tal modo il Governo potrà facilmente indicare, e nella linea intiera e nelle varie sue parti, dei punti intermedi che sono da dichiararsi importanti evidentemente per ragioni politiche, commerciali e strategiche.

Escluse così le obbiezioni che si facevano a questo articolo, non ho più altro da aggiungere.

Io conchiuderò dicendo che, se gl'interessi strategici sono di qualche considerazione, il Governo deve provvedervi in modo che siano salvi intieramente. Se, nel caso concreto, sono poca cosa, non vi si può sacrificare un grande e permanente interesse generale del paese.

Le obbiezioni dedotte dalle concessioni già fatte alla società e dall'articolo 19 della legge 8 luglio 1860, non si può dire che abbiano valore. Quindi parmi veramente il caso in cui debba prevalere quel tracciato che meglio soddisfa ai desiderii, alle esigenze, ai bisogni, agl'interessi delle provincie di Brescia e di Cremona in particolare, e corrisponde alle opinioni che prevalgono nella Lombardia in generale. Io quindi voto per l'emendamento proposto dall'onorevole Cadolini.

**L'emendamento dell'onorevole Cadolini è dalla Camera approvato.**

**Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati in questa stessa seduta (Voti favorevoli 201, contrari 23) e dal Senato del Regno il 20 luglio.**

**(Legge 21 luglio 1861, n. 141).**

## Arsenale marittimo della Spezia

L'onorevole generale Fanti, reggente il Ministero della marineria, presentò alla Camera dei Deputati il 12 giugno 1861 un disegno di legge per spesa straordinaria sui bilanci 1861-66 del Ministero della marineria, occorrente alla costruzione di un arsenale militare marittimo fra la città della Spezia e l'abitato di San Vito. Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Susani, Mattei-Felice, Pescetto, Belli, Castagnola, Vergili, Ricci Vincenzo e Conti Pietro, quest'ultimo ne riferì alla Camera il 6 luglio 1861.

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta del 13 luglio 1861.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

All'articolo 4° approvato in questi termini:

È data facoltà al Governo di concedere per trattativa privata, a quelle Società nazionali od estere che offrano maggior sicurezza di capacità e di credito finanziario, l'esecuzione di tutti od alcuni fra i lavori relativi alla costruzione dell'arsenale, pubblicando però per le stampe il quaderno d'oneri nel termine non minore di un mese prima della concessione.

L'onorevole Depretis propone e svolge un'aggiunta per obbligare il Governo a presentare al Parlamento una relazione sui lavori dell'Arsenale:

Io avrei desiderato che nel consentire a questa spesa la Camera avesse mantenuto le leggi sull'amministrazione dello Stato, senza recarvi alcuna innovazione.

Ad ogni modo, non disconosco che vi sono motivi, pei quali il Ministero può sostenere che bisognerebbe in qualche parte di questa spesa prescinderne.

Dopo la votazione dell'articolo, non volendovi tornar sopra, io mi limiterò ad osservare che, trattandosi di una spesa ingente, che oltrepassa i 40 milioni, e che sarà fatta senza la garanzia principale che accompagna e debbe accompagnare sempre le spese, massime le più rilevanti, nell'interesse dello Stato, io vorrei proporre un'aggiunta che racchiude un provvedimento, a mio avviso, di qualche utilità.

Io vorrei che nell' interesse istesso della grandiosa ed interessantissima opera a cui devesi dar mano, e perchè il Parlamento possa esercitare in qualche modo il più alto dei suoi uffici, quello cioè di verificare l'erogazione del danaro pubblico, io vorrei, dico, che in questa circostanza la Camera adottasse un provvedimento, che fu già sancito per altre opere e spese grandiose, come sono quelle del traforo del Moncenisio e del catasto generale dello Stato. Vorrei che ad epoche determinate il potere esecutivo venisse alla Camera a dar conto dello stato in cui si trovano i lavori, e dell'ammontare delle spese che si sono fatte.

A questo scopo intenderei presentare un'aggiunta, la quale metterebbe nella legge l'obbligo al Governo di fare una relazione annuale al Parlamento, nel primo mese della sua Sessione, intorno alle spese ed ai lavori che si sono fatti per l'arsenale marittimo della Spezia nell'esercizio precedente.

Con questa relazione il Parlamento sarebbe illuminato sul modo con cui procedono i lavori di fondazione di questo stabilimento, il quale ha un' importanza che nessuno può contestare non essere capitale; ed il ministro stesso sarebbe poi rassicurato sull'andamento della sua amministrazione; la quale, bisogna confessarlo, è lasciata, massime dopo la votazione dell'articolo 4, un po' troppo libera, sarebbe, dico, rassicurato dall'approvazione annuale del Parlamento.

Io spero che il signor ministro e la Commissione vorranno accettare quest'aggiunta, la quale non ha altro scopo, come dissi, che d'illuminare il Parlamento in un affare di grandissima importanza, come è quello della costruzione dell'arsenale marittimo della Spezia.

**L'onorevole Menabrea ministro della marineria risponde che non ha difficoltà di accogliere la proposta dell'onorevole Depretis, ma assicura la Camera che nell'esecuzione dei lavori non mancheranno quelle garanzie previste e prescritte dalle leggi. — E l'onorevole Depretis soggiunge:**

Risponderò al signor ministro che io non ignoro che il Ministero procede nell'erogazione materiale dei fondi, e nell'esecuzione dei lavori che gli sono affidati, in conformità delle regole d'amministrazione e di contabilità. Da queste l'articolo che si è votato non lo dispensa; e non era sicuramente mio pensiero di dubitare ch'egli non potesse uniformarsi a quelle regole. Ma ognun vede che in questa legge si abbandonò la parte più sostanziale del sistema amministrativo; si prescinderà dagli incanti, e invece il Ministero è autorizzato a stipulare i contratti per trattative private, o, dirò meglio, per licitazione privata, perchè, voglia o non voglia, dal momento che dovrà pubblicarsi un concorso, dovrà pure adattarsi ad una licitazione.

Un'altra eccezione alle norme essenziali dell'amministrazione si fa in questa legge, posciachè si viene ad autorizzare un'opera senza un piano di massima prestabilito. Il Ministero ha bensì fatto studiare il progetto del porto militare alla Spezia, ma egli ci diceva che al piano di massima compilato occorre di introdurre variazioni: può anche darsi che, durante l'esecuzione dei lavori, come del resto accade soventi volte, altre mutazioni siano necessarie; e può accadere che questi mutamenti o prossimi o remoti abbiano influenza tanto sulla spesa, che sui risultati utili dei lavori.

È appunto in questo senso che il potere legislativo si è riservata la facoltà di esaminare annualmente lo stato dei lavori pel traforo del Moncenisio. Ben inteso che pel traforo del Moncenisio questa prescrizione della legge non è molto osservata; noi aspettiamo la relazione annuale, e non la vediamo mai comparire.

E in verità, se io credessi che lo stesso dovesse avvenire riguardo ai lavori della Spezia, mi guarderei bene dal proporre quest'aggiunta; ma io spero che il signor ministro della marineria vorrà darci le sue relazioni con maggior puntualità di quello che non abbia fatto il suo collega dei lavori pubblici. Dunque, fatta astrazione dell'osservanza delle regole di contabilità, vede il signor ministro che vi sono motivi sufficienti, per cui la Camera debba desiderare di avere annualmente notizie precise e circostanziate su questi lavori, che sono fin d'ora calcolati in una spesa di quaranta milioni, la quale spesa, mi permetta l'onorevole signor ministro di dirlo, non rimarrà al certo entro questi limiti.

Sarebbe la prima volta che il preventivo d'un'opera così grandiosa rimarrebbe nei limiti delle primitive previsioni. Bisognerebbe essere proprio ingenuo per crederlo; perciò credo non possa esser dubbia l'utilità di questa relazione da farsi annualmente al Parlamento.

Se il signor ministro e la Camera lo desiderano, darò lettura dell'emendamento che vorrei proporre, e che sarebbe concepito in questi termini:

« Nel primo mese di ciascuna Sessione il Governo presenterà al Parlamento una relazione particolareggiata sui lavori e sulle opere fatte per l'arsenale marittimo nell'esercizio dell'anno precedente. »

**Messo ai voti l'emendamento dell'onorevole Depretis, è approvato.**

**In questa stessa seduta fu approvato tale disegno di legge dalla Camera dei Deputati — Voti favorevoli 210, contrari 7. — Adottato dal Senato del Regno il 21 luglio.**

**(Legge 28 luglio 1861, n. 156).**

## Sulla questione Romana
## e sulle condizioni delle provincie napoletane e siciliane

**La discussione delle interpellanze, degli onorevoli Musolino, Zuppetta e Ferrari sulla questione romana e sulle condizioni delle provincie napoletane e siciliane ebbe luogo dal 2 all'11 dicembre 1861. — Il Ministero era presieduto dal barone Bettino Ricasoli.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta dell'8 dicembre 1861.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TECCHIO.

**L'onorevole Di Rorà propone la chiusura della discussione; vi si oppongono gli onorevoli Mellana, Plutino, Ricciardi, Castellano ed anche l'onorevole Depretis con queste parole:**

Io credo di non fare invano appello alla concordia. Tutti, o signori, sentiamo il bisogno di conciliazione, poichè tutti vediamo le difficoltà che ci stanno dinanzi e il pericolo gravissimo in cui gl'interni dissidi possono mettere la madre comune, l'Italia.

Si è detto che la discussione siasi di troppo prolungata, che siasi prolungata al di là di quello che la gravità dell'argomento il comportasse. Questa osservazione può ammettersi nel caso attuale?

È vero, la discussione si è prolungata; ma v'ha egli una questione più grave che possa mai agitarsi innanzi al Parlamento, innanzi all'Italia? Le questioni di Roma e di Napoli non racchiudono esse evidentemente l'esistenza di tutto quanto abbiamo acquistato, non comprendono l'avvenire del nostro paese, non racchiudono la prosperità, la gloria della patria nostra? (*Bene!*)

Ora, una discussione così vitale, così ampia, la si vorrebbe chiudere in un momento d'irritazione e di perturbazione quale è quello in cui ci troviamo? Sarebbe questa la prudenza nostra? Partigiani, come vogliamo vantarci di tutte le libertà, troncheremo noi in un momento simile una sì importante discussione, la quale, innanzi all'Italia, abbiamo il dovere di fare ampia, pacata, spassionata, col solo intento di illuminarci a vicenda, di promuovere gli interessi del paese e di trovare la verità? È egli prudente che noi chiudiamo la discussione quando gli animi nostri da due successivi incidenti furono commossi ed agitati?

Io credo, o signori, che il chiudere adesso la discussione non sarebbe atto degno del nostro patriottismo. Io citerò, o signori, un esempio: ricorderò una celebre discussione nella quale anche veniva, come oggi, domandata la chiusura; e ricorderò che l'uomo illustre, del quale sì spesso si rammentò il nome, e s'invoca l'autorità in questo recinto, il conte Di Cavour egli stesso disse che, quando una discussione era di vitale importanza, bisognava lasciarla proseguire amplissima, sicchè potesse naturalmente esaurirsi. E ciò a ragione, o signori, poichè in simili discussioni nessuno debbe poter dire al paese che la Camera con un'improvvisa deliberazione gli abbia impedito di esporre liberamente il suo voto ed il suo consiglio.

Ora io capisco, o signori, che taluno può essere stanco della lunga contesa; che alla mente di tal altro possa parere vana oramai una discussione che si fa da più giorni sopra un oggetto meramente politico, massime quando il

Parlamento ha tanti argomenti d'interesse pratico, dei quali può occuparsi: ma, Dio buono, questa è una questione di vita o di morte pel paese; bisogna scioglierla in modo che nessuno nella sua coscienza possa trovarsi meno libero; bisogna sia fatta pacata, serena, tranquilla; sicchè la dignità del Parlamento non ne abbia a scapitare, soffrire detrimento; poichè dovete pensare, o signori, che la salute del paese e le sue libertà stanno in gran parte nella illesa dignità del Parlamento. Pensate anche che dalla soluzione della quistione fatta in un modo, anzichè in un altro, dipende forse l'evitare gravissimi danni; dipende forse il proseguimento sollecito di quell'opera legislativa che giustamente si reclama da noi.

Io quindi, in nome della concordia, e più ancora in nome della libertà di discussione, che è la prima e fondamentale di tutte le libertà, e senza la quale nessuna libertà, o signori, sarebbe possibile, io scongiuro la Camera perchè lasci che una pacata, serena discussione, riconduca la Camera in mezzo a quella tranquillità che abbiamo disgraziatamente interrotta.

Io spero che la Camera vorrà accogliere questa mia fervorosa preghiera. (*Bravo! Bene!*)

**Dopo discussione la Camera adotta l'ordine del giorno puro e semplice, proposto dall'onorevole Allievi, sulla domanda di chiusura.**

**Seduta dell'11 dicembre 1861.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TECCHIO.

**Chiusa la discussione generale, vengono svolti gli ordini del giorno ed i voti motivati. — L'onorevole Depretis risponde all'onorevole Della Rovere, ministro della guerra, e poscia svolge le ragioni dell'ordine del giorno da lui presentato insieme all'onorevole Macchi ed a parecchi altri deputati:**

L'ONOREVOLE deputato Macchi mi costringe, mal mio grado, a prender parte a questa discussione.

Nel ringraziarlo delle cortesi parole, mi permetto di dirgli che certo egli non mi ha reso un servigio, perchè in verità, dopo una discussione che ha consumati tanti giorni, dopo tante splendide arringhe, dopo i discorsi degli onorevoli Mellana e Bixio, coi quali sono interamente concorde, io sarei troppo presuntuoso, se credessi possibile di esporre cose nuove o di poterle esprimere in modo tale da cattivarmi l'attenzione della Camera. Le mie parole saranno quindi molto brevi.

Io non rientrerò nella discussione generale, non farò che toccare alcuni punti della questione, e, dirò quasi, alcune faccie del programma politico, che, credo abbiam tutti comune quanti siamo in questo recinto, discordi solo nella scelta ed applicazione dei mezzi per arrivare alla meta. Prego quindi la Camera d'accordarmi pochi momenti d'attenzione.

Io non posso lasciar passare senza una risposta le parole che furono pronunziate dall'onorevole generale Della Rovere.

Egli ha fatto, secondo me, assai mal a proposito, e certamente per nulla ispirato da quel sentimento di concordia che è nella bocca di tutti, ma che pur troppo parmi che non tutti abbiano nel cuore, egli ha fatto, dico, una odiosa

distinzione, che assolutamente io non posso ammettere. Egli ha fatta la distinzione tra gli uomini che seggono in questa Camera, e ch'egli chiama rivoluzionari, e quelli che seggono sui banchi del Ministero, o difendono gli attuali ministri, ed ha fatto sentire che vi è una parte della Camera la quale non potrà mai accordarsi col Gabinetto, perchè ostinata nel voler seguitare esclusivamente le idee ed i mezzi più esagerati della rivoluzione.

L'onorevole generale Della Rovere credo che si sia altamente ingannato.

Gli uomini ch'egli può chiamare più avanzati in questa Camera riconoscono siccome loro capo il generale Garibaldi. Esso rappresenta ed esprime i loro concetti politici.

Ebbene, crede egli il generale Della Rovere che il generale Garibaldi possa essere chiamato il rappresentante di quella sfrenata rivoluzione che deve rendere per sempre impossibile qualunque assetto regolare d'Italia? Ma egli versa in un grande errore, se ha tale credenza. Io glielo proverò ricordando avvenimenti ben noti.

Questi uomini della rivoluzione, questi incontentabili agli occhi del generale Della Rovere, devono, secondo lui, continuare in eterno il disordine, non potranno mai prender parte ad un Governo regolare, ma essi debbono essere per sistema continuamente ostili al Governo. Eppure non hanno essi sofferto e combattuto per la monarchia italiana? Non hanno essi accettato lo Statuto al quale siamo tutti devoti? E poi, non ricordate voi (*Con calore*) una non lontana ed appassionata discussione, nella quale, in questo stesso recinto, il generale Garibaldi, con quella sua voce affettuosa e tranquilla che tanto bene esprime l'altera serenità della sua coscienza, parlando del dualismo che ci divide, diceva al Parlamento e all'Italia: tutte le volte che il dualismo potrà essere dannoso alla causa d'Italia, Garibaldi ha ceduto e cederà sempre? (*Bravo!*) Voi le ricordate queste nobili parole, tutte improntate di carità di

patria e di quel sentimento di conciliazione che forma un punto essenziale della politica nazionale. E voi osate di venirci a parlare di partiti coi quali la conciliazione sia difficile, e li dipingete con tetri colori, come se vagheggiassero non altro che patiboli e stato d'assedio, e insistete sulla strana accusa, e vi compiacete di proclamarci divisi, quasi a rendere il nostro dissenso più grave e il nostro accordo impossibile?

Io penso che il generale Della Rovere ha detto cosa che certo non potrebb'essere confermata dalla Camera e che, senza dubbio nessuno, è respinta dalla coscienza nazionale. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

Detto questo, io vorrei esporre brevemente e semplicemente le pochissime osservazioni che debbo fare per isvolgere l'ordine del giorno al quale mi sono sottoscritto, e che, secondo me, ha fra gli altri il pregio della semplicità e della chiarezza.

Quest'ordine del giorno riassume anche ne' suoi punti principali la discussione avvenuta in questi giorni, tocca la questione romana e la politica interna nel punto più sostanziale che alla questione romana si riferisce, cioè a dire l'armamento del paese, e l'interna amministrazione massimamente nell'Italia meridionale.

Ho detto, o signori, che questo ordine del giorno aveva tra gli altri il pregio della chiarezza, e doveva essere così, perchè mi pare che se vi è circostanza nella quale le nostre opinioni debbano chiarirsi agli occhi di tutti, ella è veramente questa.

L' ordine del giorno è concepito in questi termini:

« La Camera, invitando il Ministero a dare opera più efficace perchè Roma sia restituita all'Italia, ed a provvedere all'armamento nazionale ed all'interna amministrazione, massime nelle provincie meridionali, in modo che meglio corrisponda alle supreme necessità della patria, passa all'ordine del giorno. »

Le circostanze esigono da noi un giudizio chiaro ed esplicito. Imperocchè, se noi vogliamo riandare e singolarmente e nel loro complesso tutti i discorsi che furono pronunziati, essi c'infondono la convinzione che noi ci troviamo in uno di quei momenti supremi, nei quali è necessario che il male, se esiste, sia rivelato; che la verità sia detta intera, senza velo, senza equivoci, senza dissimulazione.

Il Ministero diceva che egli ha bisogno d'una fiducia aperta, intera, completa da parte della maggioranza della Camera, e il Ministero ha perfettamente ragione.

In questa parte le parole del mio onorevole amico, il deputato Bixio, mi dispensano da qualsivoglia dimostrazione.

Io credo che riuscirebbe assai più utile al paese se il Ministero, il quale debbe aver una maggioranza in questa Camera, l'avesse con un programma chiaro e definito per modo che non ci venissero mai più davanti certi ordini del giorno lunghi come litanie, con tante prescrizioni ed ammonizioni e ricordi; certe proposte che non sono disapprovazione, ma non sono approvazione, e tanti discorsi a sostegno della politica del Ministero, dai quali non è possibile capire se i ministri ed i loro sostenitori sieno pienamente fra di loro di accordo.

Per esempio, ho sentito l'onorevole Mancini venirci a dire che la sua approvazione era condizionata, che la sua fiducia era data sotto certe riserve. Ora, le condizioni del paese, a mio avviso, sono tali che un Ministero ha bisogno d'incondizionata fiducia.

Io credo poi che anche nell'ordine costituzionale e per l'ufficio cui sono chiamati i grandi poteri dello Stato, sarebbe assai miglior cosa che la posizione dei partiti in faccia al Governo fosse netta e definita.

In questo recinto, io non ne dubito, nel grande programma nazionale noi siamo tutti d'accordo; anche fuori di questo recinto i dissidenti sono in piccol numero.

Se noi, o signori, rimanendo nell'ordine costituzionale, lasciando che si apra il campo alle parti politiche per migliorare la legislazione e l'amministrazione del paese, abborrendo dai sistemi esclusivi, ammettendo che qui siam tutti chiamati pel bene dello Stato, daremo opera alacremente a far progredire il paese, senza dissimulare gli errori, e mutando, se occorre, i reggitori della cosa pubblica, noi riesciremo ben presto alla nostra meta. Ma a questo risultato non si arriva se tutte le parti non adottano una politica generosa, senza recriminazioni, schiettamente conciliatrice.

L'ordine del giorno di cui si discute, non lo dissimulo, esprime modestamente, ma francamente un voto di sfiducia all'attuale Gabinetto.

Io credo di non poter far diversamente, e me ne spiace.

Stanno su quei banchi degli uomini, ai quali mi professo amico. Rispetto il carattere di tutti i ministri, ed onoro il suo illustre capo, le opinioni del quale sopra varii punti dell'interna organizzazione dello Stato concordano con le mie. Credo che le intenzioni degli attuali ministri siano buone. V'ha di più; sono quasi convinto che il programma nazionale l'abbiamo tutti comune. Ma questo è poco; questo accordo si riduce a consentire in una massima astratta; l'essenziale sta nella parte pratica del programma, cioè nei mezzi d'esecuzione. Qui siamo invece in disaccordo. Il Ministero avrà fatto tutti gli sforzi che poteva fare; ma non ha avuto il successo; è una fatalità; io desidererei che l'avesse avuto, pel bene del mio paese; ma dopo tanto tempo e tante dilazioni e tante promesse non è riuscito; politicamente parlando, il Ministero ha torto. (*Rumori — Interruzioni*)

Siccome io non ci tengo molto a dilungarmi, se mai la Camera credesse che io parlassi più del dovere, io accetterei le interruzioni e i rumori come un avvertimento di metter fine al mio ragionamento. Non ho niente nè di pre-

parato, nè di meditato, nè di scritto; procurerò di essere assai breve. Lasciando dunque le molte cose che potrei dire, verrò più da vicino a spiegare l'ordine del giorno proposto.

Ho detto che quest'ordine del giorno riassume in certo modo anche il programma nazionale e la discussione che abbiamo fatta. Si accenna della questione romana, e si consiglia il Governo ad usare modi più efficaci; il che vuol dire che quelli dal Ministero usati non li crediamo efficaci abbastanza ad ottenere l'intento di restituire Roma all'Italia; e vuol dire che il sistema a cui fin qui il Governo si è attenuto con le sue lettere al papa ed ai cardinali, con l'azione diplomatica che non riesce ad ottenere le cose le più semplici e le più giuste, con quel benedetto capitolato che c'è venuto a portare come fossimo raccolti in concilio, che questo sistema, dico, lo crediamo riprovevole. E la discussione, o signori, e gli ordini del giorno proposti dagli stessi sostenitori del Governo mi pare che vengano in appoggio di questa conclusione.

E quanto al capitolato, l'onorevole Mosca mi ha prevenuto in tutto quanto avrei voluto dire su di esso. La Camera deve tuttavia ricordare come nella discussione fattasi l'anno passato, la quale conchiuse con l'ordine del giorno 27 marzo, [1] che appunto si vuole ribattezzare dall'onorevole Bon-Compagni e dall'onorevole Conforti, il conte di Cavour, parlando dei nuovi principii di diritto pubblico, riassunto nella

[1] Nella seduta del 27 marzo 1861 in occasione della interpellanza Audinot relativa alla questione romana la Camera dei Deputati approvò il seguente ordine del giorno:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Ministero, confidando che, assicurata l'indipendenza, la dignità e il decoro del Pontefice e la piena libertà della Chiesa, abbia luogo di concerto colla Francia l'applicazione del principio del non intervento, e che Roma, capitale acclamata dall'opinione nazionale, sia congiunta all'Italia, passa all'ordine del giorno. »

formola *libera Chiesa in libero Stato,* diceva che questi principii di libertà dovevano essere inscritti in modo formale nel nostro Statuto, dovevano formar parte integrante del patto fondamentale del nuovo regno d'Italia.

E aveva ben ragione; quel capitolato è tale atto che forse ad approvarlo non bastano i poteri che la nazione ha adesso confidati al Parlamento. Si tratta di variare delle disposizioni dello Statuto che sono essenzialissime; non si viene già ad introdurre con esso la libertà di coscienza e di culto, ma invece si dànno al papato prerogative e privilegi e preminenze, senza guarentire lo Stato, e si viene perfino a mettere il pontificato romano e gli accordi proposti sotto la guarentigia di potenze estere.

Ora, o signori, non credo che un Parlamento potrebbe introdurre una simile modificazione nel patto fondamentale del regno, senza aver ottenuto per lo meno un nuovo battesimo dal paese legale col suffragio esplicito degli elettori d'Italia.

Alcuni, e fra essi l'onorevole Mellana, hanno espresso una opinione che per l'onore del nostro paese e del Parlamento io francamente non potrei approvare.

D'accordo, sulla parte sostanziale della politica, con l'onorevole mio amico, non esito, ogniqualvolta mi trovo in qualche particolare dissenso, a manifestarlo senza ritegno, ben sapendo ch'egli lo prende in buona parte.

L'onorevole Mellana diceva: ma il conte di Cavour, quando parlava degli accordi da farsi col pontefice, voleva prender tempo, e non altro. Lo stesso, a un di presso, disse un oratore a difesa del Ministero; l'innocente capitolato che ci sta dinanzi il Ministero lo propose, quando già era sicuro della ripulsa.

Io non so se il Ministero accetta simile difesa; bensì io credo che, in un argomento così grave, un uomo come il conte di Cavour non parlasse a caso, o per prender tempo; io credo che una proposta egli l'avrebbe fatta, o fatta fare da altri, e seriamente.

Ma io, o signori, non crederò mai che gli venisse in mente di proporre un tale capitolato, per cui esistesse in Italia il capo della Chiesa sotto la guarentigia di trattati internazionali. Questa condizione io credo che il conte di Cavour non l'avrebbe mai nè proposta, nè accettata... (*Si parla*) Se la Camera è stanca di udirmi...

*Voci.* Parli! parli!

**Depretis.** So bene che è difficile il trovare la strada per andare a Roma, questa Roma a cui il vecchio proverbio dice che mettono capo tutte le strade. Adesso invece la strada per andarvi è appunto delle più difficili, e certo non ci si va che coi mezzi indicati dal mio onorevole amico deputato Bixio.

Bisogna che i ministri che seggono su quel banco siano il Governo d'un paese forte, bisogna armare; questo è l'essenziale. Ad organizzare un paese ci vuole del tempo; quanto ad armarlo, ciò si può fare al presente ed in breve; ma bisogna volerlo. Oh! se venissero quelle necessità supreme, per cui bisognasse ricorrere alle armi, il generale Della Rovere egli stesso sarebbe costretto ad armare rivoluzionariamente il paese.

**Della Rovere,** *ministro della guerra.* L'ho detto la prima volta che ho parlato.

**Depretis.** Non lo farebbe? Me ne dispiace per lei.

**Della Rovere,** *ministro della guerra.* Scusi, l'ho già detto anch'io.

**Depretis.** Sì? Ebbene allora le dico che potrebbe fin d'ora fare qualche cosa di più, potrebbe e dovrebbe fare qualche passo sulla strada per avvicinarsi alla meta. La questione di Roma non si scioglie con la forza materiale, anche questo lo so. Gioverà a scioglierla l'alleanza francese; e sta bene; è impossibile dimenticare i servigi infiniti che ci ha reso la Francia, e la riconoscenza c'impone infiniti riguardi. È la forza morale che bisogna adoperare per risolvere la grande questione del papato; e tutto questo lo

ammetto: ma perchè la forza morale possa agire, in altri termini, perchè la diplomazia possa riescire, bisogna che i nostri diplomatici rappresentino un paese armato, organizzato e tranquillo. La diplomazia dei paesi deboli non è abile, difficilmente riesce.

Detto questo sulla quistione romana, passando alle altre parti dell'ordine del giorno, esse esprimono i precetti pratici della politica nazionale: armate ed ordinate il paese.

In Italia, o signori, il concetto politico che ha dominato e domina il movimento italiano è quello dell'unità nazionale; questa è la religione politica degli Italiani; ed oggimai è la religione dominante con la sua autorità, la sua forza, la sua intolleranza. Questo dogma politico penetrò nelle viscere della società civile in Italia; fu lavorlo lento, inavvertito, incompreso, massime dagli uomini di Stato calcolatori, ma scettici; adesso ha invaso, penetrato la nazione; è diventato un bisogno reale, ed è perciò irresistibile. A ciò debbono pensare seriamente i Governi. La nazione vuol essere; lo vuole con tutti i modi, con le forze morali, con le materiali, coi governi ordinati, se questi la conducono sulla retta via; ci sarebbe andata anche coi governi e coi mezzi rivoluzionari, se mai non avesse trovato in Vittorio Emanuele ed in Garibaldi, il Re galantuomo e il cittadino fedele, che la condussero pressochè alla meta. (*Bene! a sinistra*)

Dunque nella parte pratica il programma consiste principalmente nel dare opera a procacciare molte e buone armi e far presto. L'onorevole ministro della guerra ci diceva: i volontari devono aspettare; verranno in campo quando sarà il momento; e lo dice quando non può fare la leva, quando forse non può mandare uomini sufficienti per spazzare dall'Italia meridionale quei manipoli di scellerati che la infestano; ma, Dio buono! che male ci sarebbe mettere venti uomini per ogni compagnia di volontari, perchè si potessero esercitare ed istruire? Ma che? È una cosa che

dipende intieramente dal ministro; poichè è possibile pensare che il Parlamento vi farebbe opposizione.

Noi abbiamo una legge sulla Guardia nazionale mobile. Tutti ricordiamo, o signori, i sacrifizi che abbiamo fatto nelle nostre convinzioni per venire a quella specie di transazione col Governo sul progetto di armamento presentato dal generale Garibaldi; or bene, sono passati più mesi; a che siamo? C'è un regolamento, ci si dice, che si sta studiando, e cammina negli uffici del Ministero. E ci volete persuadere che si è fatto il possibile! Questa non è rivoluzione, signori ministri. E dopo questo volete un voto di fiducia? Ma noi non possiamo approvare queste lentezze; fate, allora approveremo.

L'organizzazione del paese, la quiete pubblica, la conciliazione nello Statuto, cioè la giustizia nell'amministrazione?

Io non andrò a spigolare dai discorsi ragioni per dimostrare che il Ministero ha bisogno su tutti questi punti della politica e dell'amministrazione non di lodi, ma di eccitamento. Ma una sola parola del ministro Peruzzi basta a dimostrarmi quale sia lo stato di alcune provincie d'Italia. Egli ha detto: quelle popolazioni non mancano solamente di fede nelle persone del Governo, no, esse non hanno fede nel Governo come ente, mancano di fede nel principio. Mancano di fede nel Governo? Non c'è più autorità riconosciuta su di loro? Dunque, signori, quelle popolazioni sono nello stato in cui era l'Italia al tempo dell'invasione dei barbari; manca la forza morale, non c'è che la forza materiale. Guai a noi, se le parole del signor ministro fossero vere! Io credo invece che quelle popolazioni hanno fede nel Governo come ente, come principio, e lo sperano, e lo invocano, perchè è impossibile che non ne sentano il bisogno. Guai, se loro mancasse la speranza! No, o signori, non manca la fede nel Governo; c'è anzi, a mio credere, sete di Governo in quelle popolazioni, e non è difficile all'autorità il riacquistare il loro affetto.

Per mia parte, o signori, quantunque da lunghi anni invariabilmente nella opposizione, per verità assai moderata, vorrei, se il potessi, dare un voto che rinforzasse il Governo, e lo aiutasse nell'arduo lavoro. Nè sarebbe il primo; poichè, malgrado le distinzioni e le classificazioni che si son fatte dal Ministero e da' suoi difensori, gli uomini che seggono da questo lato della Camera, nelle più gravi questioni, e quante volte trattossi della grande causa nazionale, non esitarono a votare e spese ed imprestiti ed armamenti d'ogni fatta, ed ogni legge di progresso anche lieve e di miglioramento nelle condizioni del paese. Nelle spese di marina, o signori, per dire un esempio, nella marina, se abbiamo peccato da questo lato della Camera, è stato forse per stimolare il Ministero a fare forse qualche volta l'impossibile. E voi ci chiamate uomini rivoluzionari, e ci mettete in fascio, ed ora trovate, ora non trovate il programma, e ad ogni modo ci dichiarate divisi da voi, ed impossibile fra di noi ogni accordo! Ma a che serve che parliate di concordia, e che senso ha questa parola?

Signori, io credo che questi giudizi siano molto imprudenti; ad ogni modo, se potessi farvi più forti e più abili e più operosi e più fortunati, io vi darei il mio voto. Ma, come posso sperarlo coi fatti che mi stanno dinanzi? No: gli atti del Governo non m'ispirano fiducia.

Io finirò... (*Ah! ah!*) Io non sono solito ad abusare della parola; ho parlato per venti minuti, non è troppo; mi pare ci dovrebb'essere più tolleranza; tuttavia io dagli avversari politici so sopportare anche le interruzioni, perchè anche queste hanno per me il loro linguaggio, il loro significato. (*Bene! a sinistra*)

Signori ministri, noi non possiamo accordarvi la nostra fiducia, ma noi non facciamo questione di persone; pensate che questa lunga discussione vi ha rivelato molte piaghe ed alcuni rimedi; vi ha rivelato anche lo stato dell'atmosfera morale d'Italia.

Signori ministri, in una parte d'Italia, non dimenticatelo, vi è una temperatura morale diversa dalla nostra.

Migliorate adunque la vostra politica, io lo desidero, armate il paese largamente; governatelo con ispirito di concordia e di giustizia; migliorate la vostra politica; siate operosi; fate: gli uomini dell'opposizione verranno essi stessi a voi; ma affrettatevi: il tempo stringe: questo stato d'incertezza con l'Austriaco a Venezia, ed il Borbone a Roma, non può durare lungamente.

Mutate la vostra politica, ed avrete l'aiuto di tutti gli uomini che hanno fede nell'unità italiana sotto la monarchia costituzionale di Vittorio Emanuele, e la grande impresa vi diventerà facile; altrimenti tutto vi sarà difficile.

Non illudetevi, signori, le difficoltà sono grandi. Chè io non ammetto l'idea del deputato Musolino, il quale crede che l'unità d'Italia sia quasi un complemento dei trattati di Vienna, e la cosa più facile del mondo; tutt'altro, signori; l'unità d'Italia è una rivoluzione nella costituzione e nell'equilibrio d'Europa; è un'impresa difficile, perchè tocca e sposta e turba e ferisce una quantità grande d'interessi, e quindi essa ha molti ostacoli e molti nemici. A superare tutte le difficoltà occorrono tutte le forze del paese, si richiede l'accordo di tutti gli onesti cittadini. Signori ministri, voi potete ottenere quest'accordo sol che il vogliate. Adoperate una politica conciliativa, non riguardo alle persone, lo ripeto, ma riguardo al metodo di governo; pensate che la migliore conciliazione è la giustizia; armate, soprattutto armate, lo ripeto, e vedrete che tutti i liberali verranno a voi; se nol farete, noi vi combatteremo; perchè, se non facciamo questioni di persone, se siamo disposti ad accostarci a tutti gli onesti consigli, sopra ogni altro pensiero mettiamo l'interesse della patria comune, la quale con la vostra politica, con gli spedienti che voi adoperate, non potrebbe essere mai ridotta ad unità di nazione, nè

acquistare il grado che le spetta nel consesso dei popoli d'Europa. (*Bravo! bravo!*)

**Le interpellanze rimasero esaurite in questa stessa seduta con l'approvazione dell'ordine del giorno proposto dagli onorevoli Conforti e Bon-Compagni accettato dal Ministero e così concepito:**

La Camera conferma il voto del 27 marzo, che dichiara Roma capitale d'Italia e confida che il Governo darà opera alacremente a proseguire l'armamento nazionale, l'ordinamento del regno, e l'efficace tutela delle persone e della proprietà.

Essa prende pure atto delle dichiarazioni del Ministero intorno alla sicurezza pubblica, alla scelta del personale onesto, abile, devoto alla causa nazionale, ed a tutti gli altri provvedimenti efficaci a procurare il benessere delle provincie meridionali e passa all'ordine del giorno.

**Nella votazione nominale sul predetto ordine del giorno risposero *sì* 282, *no* 79, astenutisi 6.**

## Pesca nel Lago di Como

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta dell'11 gennaio 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TECCHIO.

**In occasione della interpellanza dell'onorevole Castelli Luigi relativa ad un regolamento dell'agosto 1861 sulla pesca nel Lago di Como, dopo la replica dell'onorevole Cordova ministro dell'agricoltura e del commercio, l'onorevole Depretis fa le seguenti considerazioni:**

IO DICHIARO che non conosco di questa controversia se non quanto ne ho sentito in questa Camera; non ho visto il regolamento, del quale si parla, e non posso giudicarne; sarà ottimo, le sue disposizioni saranno saviissime, ma la questione che più interessa non è questa. Quello che più importa è di vedere se fondata è l'accusa gettata dall'onorevole interpellante contro il ministro, comechè abbia emanato un decreto non costituzionale. Per parte mia debbo quindi osservare che la lunga ed eloquente digressione fatta dall'onorevole ministro per dimostrare l'antichissima floridezza e l'utilità grandissima della piscicoltura, come pure le sue dotte argomentazioni per dimostrare la necessità di regolare con opportuni e solleciti provvedimenti l'industria sulla pesca sono affatto fuori di luogo.

Infatti, io credo che nessuno può mettere e mette in dubbio l'utilità di aumentare i mezzi di alimentazione del popolo e l'aumento di questo ramo di ricchezza nazionale, come a nessuno che per poco conosca i paesi dove sono acque e pescatori può venire in mente che si possa lasciare la libertà di questa industria senza regime, soprattutto sulla pesca marittima, perchè occorrono urgenti provvedimenti in alcune parti d'Italia, per esempio sulle coste ed isole della Toscana, ove o sono leggi assolutamente incomplete ed insufficienti od inosservate, o non ve ne sono punto, per modo che veramente grandissima è la necessità che il Governo porti la sua attenzione su questa materia e provveda il più presto possibile.

Ma questi due punti, torno a dire, sono affatto fuori di controversia; la questione verte unicamente sopra un punto costituzionale, se, cioè, pel regime della pesca in Lombardia, il Governo poteva provvedere per legge o per semplice regolamento. Su questo punto osserverò di passaggio che la materia è di carattere eminentemente legislativo. Trattasi di regolare l'esercizio delle facoltà personali dei cittadini, o l'esercizio dei loro diritti; imporre dei doveri sociali con sanzioni penali. Occorre dunque una legge. Del resto, tutti i paesi hanno vere leggi sulla pesca. Il Piemonte antico, come la Francia, la Svizzera, hanno leggi, come gli altri paesi, sulla pesca.

Ora il signor ministro cominciava col farci una confessione, la quale io ho sentita, glielo dico schiettamente, con molto piacere. Egli ci ha detto che nella grande quantità di regolamenti che gli passano davanti, dovendo provvedere ai molteplici affari del suo Ministero dell'agricoltura e del commercio, questo regolamento appunto era passato sotto la sua firma, senza che egli avesse avuto il tempo di esaminarlo e di studiarlo. Egli firmò il decreto d'approvazione in buona fede, e per atto di fiducia in chi glielo aveva messo dinanzi. Io mi permetto di credere che se un'altra volta un rego-

lamento simile verrà presentato, il signor ministro si darà il fastidio di esaminarlo e ponderarlo maturamente, perchè non posso pensare che egli abbia inclinazione a fare per regolamenti ciò che facilissimamente può fare per legge. Diffatti, quando un ministro presenta alla Camera una legge, come sarebbe quella d'un ben elaborato regime della pesca, egli è sicurissimo di vedere la Camera occuparsene con amore, senza distinzione di parte politica, e di vederla approvata prestissimo.

Queste sono questioni affatto fuori del campo politico, ed in tutti noi è comune il desiderio di aiutare il Governo nelle sue proposte favorevoli allo sviluppo della produzione e della industria nazionale. Conseguentemente un ministro debbe reputarsi felice quando può presentare alla Camera simili proposte; egli è sicuro di ottenere lode ed unanime approvazione.

Ma, o signori, se il Ministero vuole agire, come nel caso attuale, senza l'aiuto e l'annuenza della Camera, egli corre pericolo di offenderne l'autorità, e di lederne le attribuzioni, e di sollevare le gravissime questioni di competenza costituzionale. Così avvenne nel caso presente; la questione costituzionale fu sollevàta gravissima, e per lo meno molto dubbiosa.

Il signor ministro ha tentato di difendersi, e nel suo secondo discorso, al quale confesserò che la sovrabbondanza delle parole mi ha impedito di prestare continua e non interrotta attenzione, nel suo secondo discorso, dico, rettificò il primo, che aveva forse in qualche parte frainteso, come l'onorevole Mosca. Anch'io aveva creduto che il signor ministro volesse sostenere che vi siano due sorta di regolamenti, dei quali una presupponesse necessariamente l'esistenza di una legge, dalla quale o dovesse ricevere autorità di provvedere, o di cui fosse il necessario complemento d'esecuzione.

L'altra specie di regolamenti pareva che il signor ministro la credesse di competenza del potere esecutivo, per sua

naturale autorità, senza bisogno di legge qualsiasi sulla quale l'autorità del Governo avesse fondamento.

Io, questa dottrina, dico la verità, non la posso ammettere; sarebbe una teoria fatale che metterebbe in pericolo tutto il sistema che ci regge. No: non ci può essere regolamento senza fondamento esplicito e chiaro nella legge; questa è la sola dottrina ammissibile in un Governo costituzionale.

Ma il signor ministro, rettificando, e spiegandosi più chiaramente nel suo secondo discorso, tuttavia persisteva nel ragionamento, col quale, pareggiando la provincia ai comuni, voleva assimilare il regolamento sulla pesca ai regolamenti di polizia locale o edilizi.

Il confronto non regge assolutamente.

No, o signori, il confronto non regge, perchè a tutti è noto che i regolamenti edilizi e di polizia locale sono espressamente contemplati nella legge comunale nel modo più chiaro e più formale.

Infatti, l'articolo 84 della legge 23 ottobre 1859 stabilisce che il Consiglio comunale delibera sui detti regolamenti.

L'articolo 132 della stessa legge concede al Governo l'approvazione di quei regolamenti, sentito il Consiglio di Stato, e l'articolo 139 autorizza a punire i contravventori con pene di polizia.

Tutto è dunque previsto e regolato dalla legge.

Ma il caso che stiamo discutendo è completamente diverso.

Il ministro diceva che, quando si tratta d' interessi di parecchi comuni che formano una provincia, subentra alla autorità comunale la rappresentanza della provincia. E aggiunse poi che in ogni caso il Governo può, sopra questi interessi e sopra il regolamento che li riguarda, sentire il Consiglio provinciale.

In quanto al semplice parere del Consiglio provinciale, la cosa è molto diversa. Il Governo può interrogare il Consiglio provinciale; l'articolo 168 della legge comunale contempla questo caso.

Il Governo sente i Consigli provinciali su tutti gl'interessi pubblici, sui quali egli creda di consultarli. Tutti abbiamo visto diversi oggetti d'interesse pubblico sottoposti all'esame dei Consigli provinciali, e ne citerò uno gravissimo: la legge forestale. Ma che perciò? Questa legge, questo progetto era forse di competenza regolamentare, o non doveva essere approvato per legge? È troppo chiaro che quel progetto non poteva essere approvato che per legge, perchè era di carattere essenzialmente legislativo, precisamente come la legge sulla pesca, sulle miniere e sulla caccia.

Ma qui non trattasi di parere del Consiglio provinciale; il regio decreto che approva il regolamento parla di deliberazione del Consiglio. Ora, qual'è la legge che dà al Consiglio facoltà di deliberare ed al Governo facoltà di approvare un regolamento simile?

Questa legge non esiste.

L'articolo 147 della legge 23 ottobre 1859 definisce con precisione le materie sottoposte all'amministrazione provinciale. La pesca non vi è compresa.

L'articolo 165 della legge stessa dichiara la competenza del Consiglio provinciale, e nemmeno questo articolo autorizza una deliberazione di un regolamento sulla pesca.

Insomma, non si trova nella legge comunale e provinciale vigente, invocata precisamente nel decreto reale con cui si approva il regolamento in discussione, nessuna disposizione che nemmeno indirettamente autorizzi il Governo ad invocarla, e di metterla siccome fondamento alla sua autorità per impartire l'approvazione e dare forza legale al regolamento di cui si tratta.

Su questo mio ragionamento, che mi pare chiarissimo, io prego la Camera di fermare la sua attenzione.

Ma il signor ministro dice: in ogni caso abbiamo la legge del 1805 del Governo italico; questa legge dava facoltà al Governo di regolare con semplice disposizione regolamentare tutto quanto si riferisce alla pesca.

Veramente comincia ad esservi il dubbio se questa legge sussista; avete l'onorevole Mosca, egregio giureconsulto della Lombardia, e l'onorevole Castelli, che sappiamo versatissimo nella legislazione colà vigente, ed entrambi impugnano con argomenti, che mi paiono serii molto, la efficacia di questa legge; per me basta il solo dubbio, e dico che, in caso dubbio, era dovere del Governo di invocare una disposizione legislativa.

Dirò di più: io credo sommamente pericoloso il precedente di appoggiarsi a vecchie leggi, inosservate e dimenticate, che emanarono dai Governi antecedenti retti con altri principii, per venire a promulgare regolamenti sopra materie di ordine legislativo. Anche questo sistema io lo credo biasimevole, e non posso ammetterlo.

Infine poi il ministro ci veniva spiegando che il nuovo regolamento non era che la riproduzione dei regolamenti e delle leggi antiche sulla pesca, ch'esso non ha fatto che richiamare in vigore.

Ma come va allora che queste disposizioni vengono variate col nuovo regolamento?

Quand'anche si voglia ammettere che il Ministero potesse richiamare in vigore questi regolamenti per la parte che non subiscono variazione, pare indubitabile che per le parti mutate il Ministero non aveva certo facoltà, e quindi fece atto illegale.

Ma v'ha di più. Se tale era veramente l'intenzione del ministro; se voleva valersi delle leggi vigenti in Lombardia, o richiamarle in vigore, come avvenne che nel decreto reale, col quale si permise di approvare questo nuovo regolamento sulla pesca, egli, il signor ministro, non si attenne alla formola consueta?

Quando si fa un decreto, vi si dice nel preambolo: *Vista la legge tale,* ecc.; ma il Governo ha egli citato la legge italica del 1805, o le vecchie leggi lombarde? No, o signori; ha citato la deliberazione del Consiglio provinciale di Como,

che non era punto competente a deliberare su questo argomento, perchè la legge non lo autorizza che a manifestare un voto su questa, come sopra ogni altra questione sulla quale è consultato dal governatore, e cita la legge comunale e provinciale del 23 ottobre 1859, nella quale non si rinviene disposizione alcuna che autorizzi il Consiglio provinciale a deliberare, o il Governo ad approvare un regolamento come quello che si sta discutendo.

Qui dunque, mi si permetta di dirlo, c'è stato della leggerezza, della precipitazione, e pur troppo c' è stato, a mio avviso, una violazione della legge ed un' infrazione dello Statuto. L'approvazione del regolamento sulla pesca è illegale.

Ora io prego la Camera e lo stesso Ministero, nel quale, torno a ripeterlo, non posso supporre propensione a fare per regolamento quello che facilissimamente può fare per legge, io li prego di riflettere seriamente all'importanza di questi oramai troppo frequenti provvedimenti del Governo, nei quali si dimentica l'articolo 3° dello Statuto, nel quale è detto chiaramente che il potere legislativo è esercitato collettivamente dal Re e dalle due Camere. Io vorrei che quest'articolo fosse scritto a grandi caratteri in tutti i dicasteri, perchè non fosse mai dimenticato.

E dico questo apertamente, perchè le dimenticanze, per non dir altro, si fan troppo frequenti, mentre le disposizioni della legge fondamentale sono chiarissime, e le stesse pochissime eccezioni consentite dalle leggi, eccezioni che confermano il rigore della regola, mostrano come il male si vada facendo ogni giorno più grave.

Io accenno ai crediti supplementari.

La legge dice che nei casi di necessità ed urgenza il Governo ha facoltà di aprire crediti supplementari negli intervalli delle Sessioni, e vediamo che il Governo usa largamente di questa facoltà non solo negli intervalli delle Sessioni, cioè tra una Sessione e l'altra, ma ben anche durante la semplice

proroga di una Sessione. Ma passi ancora questo; se ne usa alla vigilia della riapertura della Sessione, cioè pochi giorni prima. In verità, se la lettera della legge può credersi rispettata, certo lo spirito n'è assolutamente violato. Ma come questo non basti, anche noi vediamo delle disposizioni riconosciute d'ordine legislativo dagli stessi ministri, prendersi per semplici decreti e senza l'intervento del potere legislativo.

Per citare un caso, nella discussione degli Uffici sui decreti del ministro della guerra intorno all'avanzamento degli ufficiali, il ministro fa questi decreti, d'ordine evidentemente legislativo, egli stesso lo ammette, vi dà esecuzione, poi li presenta alla Camera per la sua sanzione.

Ma chi ha dato al ministro la facoltà di far leggi quando non è radunato il Parlamento? Come può egli permettersi di usurpare le funzioni intangibili del potere legislativo?

La legge determina due soli casi in cui il Ministero può far eccezione alla regola generale sancita nell'articolo 3° dello Statuto, e questi casi sono quando occorrono crediti supplementari, nei soli casi d'urgenza e di necessità, e nel solo intervallo delle Sessioni e quando si tratta di tariffe daziarie.

In questi casi il Ministero, sotto la sua responsabilità e salvo l'approvazione del Parlamento, può fare disposizioni che hanno forza d'obbligare i cittadini come leggi; negli altri casi non può farlo.

Io prego quindi la Camera ed il Ministero di riflettere che la salvaguardia delle nostre libertà e del nostro avvenire sta nell'osservanza stretta, rigorosa dello Statuto.

Io non so capire come per certe inesplicabili manie d'autorità e di potere, per non so qual disegno di costituire un Governo che si vuol chiamar forte, perchè fa più di quello che deve e può fare, e che in fatto prepara la sua debolezza, si adottino tanto leggermente delle disposizioni, le quali o tardi o tosto daranno luogo ad un contrasto tra l'autorità parlamentare ed il potere esecutivo. Non camminiamo su questo

pendio. Abbiamo nella storia contemporanea esempi che ci debbono ritrarre da questa via pericolosa. Abbiamo veduto qual frutto abbiano recato in Francia simili tendenze del Governo, fomentate da soverchia condiscendenza del Parlamento. Vediamo invece in Inghilterra, dove il potere legislativo si tien elevato al suo alto posto, e dove il Governo è più forte che mai, e l'autorità della legge e la libertà del paese non è mai messa in dubbio da nessuno.

Scongiuro adunque la Camera ed il Ministero a voler fare in modo che anche il dubbio di quei pericoli non possa sorgere fra noi, e nella questione attuale a voler modificare le sue idee in senso favorevole ai principii del diritto costituzionale.

Io non voglio fare una proposta; solo pregherò vivamente il signor ministro d'agricoltura e commercio, il quale deve essere amico quant'altri della incolumità delle prerogative parlamentari, a presentare un disegno di legge, in cui sia sanzionato il regolamento ideato, e che al certo sarà buono, pel regime della pesca dei laghi della provincia di Como.

**Non essendo stata fatta alcuna proposta, la discussione di questa interpellanza non ebbe seguito.**

---

# Tassa sui beni dei corpi morali e di manomorta

**Presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro delle finanze Bastogi il 4 luglio 1861 questo disegno di legge fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Chiapusso, Borgatti, Ricci Vincenzo, Mazza, Giorgini, Lanza Giovanni, Pepoli Giovacchino, Massa e Di Cavour Gustavo relatore; questi presentò la relazione alla Camera il 8 gennaio 1862. — Fu discusso dal 13 al 15 gennaio 1862. — Era commissario regio per sostenerne la discussione l'onorevole Duchoqué.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 14 gennaio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Dopo votato l'articolo 1° del disegno di legge ed approvato in esso il principio della tassa l'onorevole Carutti propone la esenzione degli Asili infantili dalla tassa: il presidente fa notare che tale eccezione non potrebbe essere discussa dopo avere la Camera respinta in massima la esenzione generale per tutte le opere ed istituti di beneficenza. — L'onorevole Depretis esprime così il suo parere:**

Mi sembra che la proposta dell'onorevole Carutti non è punto vulnerata dall'articolo 1° che si è votato, poichè con quel voto non si è fatto altro che stabilire una massima generale, che cioè non doveano essere esentate in via generale le opere pie; ma ciò non impedisce che si possa proporre una speciale esenzione per una speciale opera di beneficenza.

E dico il vero che egli è in questo senso che anch'io, come l'onorevole Carutti, ho capita la questione.

Del resto, se la memoria non m'inganna, parmi che, quando fu trattata altra volta la legge sui corpi morali e sulla manimorte, che fu infatti adottata in questa Camera, anche allora venne proposta l'esenzione generale delle opere di beneficenza, la quale venne respinta; poscia venne proposta l'esenzione speciale per gli asili infantili; e seguì la discussione su questa proposta che fu poi adottata. Pregherei perciò il signor presidente di voler aprire la discussione su questa proposta dell'onorevole Carutti.

**Presidente.** Io non ho nessuna difficoltà di aprire la discussione.

**Depretis.** Vi è poi un'altra avvertenza da fare. La legge nel primo articolo stabilisce la regola generale, poi in altri articoli viene a stabilire la tassa, e la divide in due categorie; niente impedisce, mi pare, che di queste categorie invece di due se ne facciano quattro o cinque, e dopo queste disposizioni o in questo o in altro articolo o con un alinea speciale io non vedrei difficoltà che si venisse a stabilire che certe determinate opere di beneficenza godano dell'esenzione. Questo lo abbiamo fatto in altre leggi, e non vedo motivo per cui non si possa fare anche in questa.

**L'onorevole Massari propone la questione pregiudiziale e l'onorevole Depretis riprende:**

È TANTO vero che la questione delle esenzioni non è pregiudicata, e non può credersi esaurita, che abbiamo ancora nella legge delle esenzioni. Per esempio, io trovo in uno degli articoli della legge queste disposizioni, cioè *che sono esenti dalla tassa imposta con la presente legge i corpi, stabilimenti o associazioni, il cui totale asse patrimoniale, fatte le deduzioni*, ecc., non arriva ad una data somma.

Ecco una categoria di esenzioni. Poi abbiamo anche degli altri enti per cui facciamo speciali esenzioni, e sono i caseg-

giati che appartengono ad opere pie e *manimorte*, quando i detti caseggiati hanno speciali destinazioni specificate nella legge.

Io non capisco dunque perchè non potremmo aggiungere un'altra esenzione, quando ne abbiamo parecchie sulle quali la discussione non è esaurita e nemmeno cominciata.

Del resto io ripeterò coll'onorevole Carutti che mi pare anche una questione un po' di buona fede, poichè, vedendo diverse esenzioni nel disegno di legge, abbiamo potuto credere che ad una proposta d'esenzione non fosse ancora chiusa la via.

**La pregiudiziale non è ammessa e l'onorevole Carutti svolge la sua proposta. — L'onorevole Depretis così parla in sostegno della medesima:**

Mi permetta la Camera che io le esponga brevemente quanto avvenne nell'antico Parlamento subalpino, quando fu trattata questa stessa questione.

Nel disegno di legge che fu in allora presentato vi erano disposizioni alquanto diverse da quelle che si trovano nel progetto attuale. Nella discussione ch'ebbe luogo nella Camera queste disposizioni furono modificate e, a mio avviso, molto migliorate.

Fra le proposte fatte, e che vennero discusse, vi fu anche quella di esimere dalla tassa tutte indistintamente le opere di beneficenza.

Questa proposta fu contrastata; ma l'onorevole conte di Cavour, che in allora reggeva il Ministero della marina, agricoltura e del commercio, rispondendo all'onorevole Lorenzo Valerio, che sosteneva eloquentemente la proposta, dichiarò che, combattendo la esenzione generale non avrebbe però avuto il coraggio di combattere un emendamento che fosse proposto a favore degli asili infantili, perchè egli riteneva

queste istituzioni di tale e tanta utilità sociale da meritare una speciale simpatia nella legislazione dello Stato.

Infatti venne respinta la esenzione generale; ma, fattasi dall'onorevole Valerio la proposta a favore degli asili, questa venne dalla Camera adottata.

Quel disegno di legge, nel quale prevalevano, oltre questo principio, anche quello della deduzione dei debiti e quello di una tassa minore sui redditi patrimoniali dei comuni, in confronto di quelli degli altri corpi morali, e qualche altra differenza con lo schema attuale, il che, secondo me, avrebbe dovuto tenersi in conto nella presentazione di questa legge, quel progetto, dico, fu presentato all'altro ramo del Parlamento, ove sventuratamente le proposte della Camera non ebbero favorevole accoglienza.

Se la memoria non mi falla, sovvienmi che, fondandosi a un di presso sopra i ragionamenti che ha fatti or ora l'onorevole commissario regio, il senatore Pollone combatteva in quella Camera l'esenzione degli asili infantili, la quale fu respinta. Prevalse invece un'altra esenzione, e fu a favore dei frati mendicanti. (*Si ride*) Di questo mi ricordo perfettamente.

Fatto sta che il disegno di legge, come fu modificato nell'altra parte della Camera, il Ministero dovette ritirarlo.

Erano momenti gravissimi nei quali era suprema urgenza venissero al più presto riordinate le finanze dello Stato. Il Ministero quindi compilò un altro disegno di legge, lo ripresentò alla Camera elettiva, e domandò la sua approvazione. L'esenzione a favore degli asili non eravi compresa; ma il Ministero non tralasciò di far capire che, unicamente per riguardo alla condizione grave in cui trovavansi le finanze dello Stato, il Ministero, ed il conte di Cavour particolarmente, si credeva dolorosamente costretto a fare un sacrificio delle sue simpatie a favore degli asili infantili. Questa, me ne ricordo perfettamente, è la storia di siffatto provvedimento nella legislazione subalpina.

Ora io non dirò molte parole alla Camera per persuaderla che il primo Parlamento italiano deve dare un segno di simpatia agli asili infantili.

Secondo me, non reggono le ragioni messe innanzi dall'onorevole regio commissario. Egli dimandava se la tassa fosse stata un impedimento allo sviluppo degli asili infantili nelle antiche provincie. Io credo di sì: io credo che la tassa abbia impedito in Piemonte quel maggiore sviluppo degli asili infantili, che senza di essa avrebbero sicuramente avuto. Ne volete una prova di fatto? Confrontate il numero degli asili che si stabilirono in Piemonte dopo la tassa col numero dei medesimi asili che senza la tassa, quantunque sotto un Governo illiberale, dispotico e odioso, si stabilì in Lombardia, e troverete che in Lombardia si moltiplicarono in una proporzione di gran lunga maggiore.

Del resto il regio commissario sa meglio di me come sia gelosa, delicata, piena di dubbi e di timori in questa materia la privata carità, e come una tassa, e più ancora il timore di una tassa, sia un impedimento potentissimo alla naturale espansione della carità cittadina e dei benefizi ch'essa diffonde sulle istituzioni del Governo civile.

L'onorevole commissario regio dice: ma voi venite ad introdurre un'odiosa differenza tra gli asili infantili e le altre opere di beneficenza egualmente degne dei riguardi del legislatore e de' suoi favori.

A questo non avrei che a contrapporre le parole stesse che il conte Di Cavour pronunziava nella Camera subalpina.

Il regio commissario crede egli che un istituto nascente non si trovi sempre in condizioni speciali? Crede egli che agli asili infantili possano farsi le obbiezioni intorno alla loro utilità nella vita sociale che si fanno agli altri istituti di carità, obbiezioni che si fondano specialmente sugli inconvenienti che accompagnano la carità legale? Io confido troppo nel buon senso dell'onorevole regio commissario, per credere ch'egli possa dubitare che questi inconvenienti possano mai verificarsi negli asili infantili.

**Duchoqué**, *commissario regio*. L'ho detto io stesso.

**Depretis**. Qui dunque ci sono tutti i vantaggi; non c'è nessuno degli inconvenienti che accompagnano la carità legale.

Ancora, egli diceva, voi fate una differenza fra asilo e asilo, e venite a soccorrere i più ricchi, mentre lasciate in dimenticanza i più poveri.

Ma mi permetta l'onorevole regio commissario di osservargli che la sua obbiezione non regge; se si vuol pareggiare la condizione degli asili, evvi un facile rimedio. Dove la carità e l'aiuto dei cittadini non bastino, non c'è che a fare quello che fa la Francia, per esempio, dove nel bilancio dello Stato sono stanziate delle somme a favore degli asili; non c'è che a fare quello che fa la Svizzera, dove lo Stato concorre con mezzi pecuniari a fondare e mantenere gli asili infantili; non c'è che a fare quello che fanno la massima parte dei comuni, perchè sappiamo tutti che senza l'aiuto dei municipi non c'è quasi fondazione d'asilo infantile che sia stata possibile.

Adunque anche questa obbiezione, mi permetta l'onorevole regio commissario di dirglielo, mi pare che non abbia fondamento.

Signori, sarà una delle pagine più dolorose della storia civile d'Italia quella che racconterà ai posteri siccome i Governi italiani e la Chiesa abbiano perseguitato nel loro nascere gli asili infantili; sarà una delle prove più convincenti del tristo governo dei Borboni questo fatto, o signori, che quattro delle più grandi ed illustri città d'Italia e di Europa, Messina, Catania, Palermo e Napoli non aveano un asilo infantile, per cui è dovuto al Governo della dittatura l'onore di aver primo fondato un asilo infantile nell'Italia meridionale.

Mi limito a queste osservazioni, e spero che il Parlamento italiano, massime in una questione che finanziariamente ha nessuna importanza, perchè nessuno può contrastarmi che il

vantaggio che ritrarrebbe lo Stato dalla imposta sugli asili sia insignificante, io spero, dico, che il Parlamento italiano non vorrà lasciar passare questa buona occasione per dare, col favorire gli asili infantili, una prova della sua profonda simpatia per le classi popolari.

**La proposta dell'onorevole Carutti è dalla Camera approvata.**

**All'articolo 17, il quale stabilisce che la legge non sia applicabile agli interessi dovuti dalla Cassa dei depositi e prestiti se non quando alla restituzione dei capitali depositati sia fissato un termine maggiore di un anno, l'onorevole Brunet propone che invece di un anno dicasi di tre anni. — L'onorevole Lanza Giovanni non crede fondata tale estensione di favore che si vorrebbe dare nell' interesse dei capitali dai comuni e dalle provincie depositati nella Cassa dei depositi e prestiti. — L'onorevole Depretis così risponde all'onorevole Lanza:**

L'onorevole preopinante diceva che non vede ragione intrinseca per cui debba accettarsi la proposta del deputato Brunet; io credo che questa ragione intrinseca vi sia, e che perciò la proposta dell'onorevole Brunet merita di essere accettata.

I comuni e le provincie che depongono i fondi materiali di cassa nella Cassa dei depositi lo fanno soventi volte perchè possiedono fondi preparatorii, che cioè non possono essere erogati immediatamente, e che perciò, onde non rimangano nelle Casse comunali e provinciali senza frutto, vengono depositati nella Cassa dei depositi.

Ora, se questi fondi che provengono dalle imposte, e non sono immediatamente erogati alla loro destinazione, che ordinariamente è un'opera pubblica, sono depositati nella Cassa dei depositi, vengono tassati, si viene a colpire di tassa quello che proviene da una tassa, si viene, cioè, ad un assurdo finanziario, cioè ad imporre ciò che è già il risultato di una

imposta, e si gravano di un'imposta, per ciò solo che, seguitando le norme di una buona amministrazione, si preparano con previdenza i mezzi proporzionati alle spese, e si rendono utili al comune ed allo Stato, depositandoli in un'apposita istituzione di credito.

Io capisco che, quando questi fondi rivestono natura di enti patrimoniali dei comuni o delle provincie, allora debbono soggiacere alla regola generale; e se fosse possibile compilare un emendamento in questo senso, che, cioè, quando non sono fondi preparatorii per opere pubbliche, debbano questi fondi essere colpiti da tassa, io lo accetterei; ma essendo difficile entrare in queste sottili distinzioni, accetto volentieri l'emendamento dell'onorevole Brunet, il quale provvede che per un triennio i fondi dei comuni e delle provincie depositati sieno esenti dalla tassa.

In questa misura credo che l'emendamento del deputato Brunet possa essere accettato dalla Camera, senza che si venga punto a ledere i principii di giustizia, sui quali è basata la legge, e provvedendo in modo più equo, perchè i fondi comunali e provinciali non sieno sottoposti a tassa quando presumibilmente sono destinati a spese di utilità pubblica.

Ed in appresso all'onorevole Duchoquè commissario regio:

VORREI rispondere una sola parola al regio commissario, il quale diceva che dal momento in cui i fondi dei comuni e delle provincie diventano fruttiferi cessa la ragione per cui debbano essere esentati dalla tassa.

Quest'argomento può anche valere pei capitali che sono fruttiferi per un solo anno, poichè sappiamo tutti che dopo 60 giorni dall'epoca del loro deposito i capitali diventano fruttiferi.

Ma la legge ha riconosciuto l'utilità e la giustizia d'esentarli, se vi stanno un anno, perchè ha considerato che questi fondi che appartengono ai comuni sono il risultato delle imposte; sono ancora, dirò così, nel giro dell'amministrazione e devono entro l'anno essere erogati nelle spese del corpo morale che li ha depositati. La legge li esime dall'imposta, perchè non ritiene che essi facciano parte del patrimonio del comune e della provincia, perchè così i redditi patrimoniali debbono essere, giusta il concetto della legge, tassati.

Ora io dico che i fondi preparatorii dei comuni e delle provincie, che riguardino un'opera di una qualche importanza, è difficile che siano accumulati in un solo esercizio. Non potendosi ciò fare, equa e giusta è la disposizione per cui siano esenti da tassa questi fondi, che non rivestono la natura di fondi patrimoniali e non costituiscono pel comune stesso una rendita fissa, ma debbono, entro breve tempo, essere ritirati ed erogati ad una destinazione conosciuta.

**Approvato a scrutinio segreto nella seduta del 15 gennaio (Voti favorevoli 227, contrari 114), questo disegno di legge fu modificato dal Senato del Regno e di nuovo presentato alla Camera dei Deputati il 31 marzo, fu definitivamente adottato l'11 aprile 1862.**

**(Legge 26 marzo 1862, n. 112).**

## Tassa del 10 per cento sui trasporti ferroviari

**L'onorevole Bastogi, ministro delle finanze, presentò alla Camera dei Deputati il 23 dicembre 1861 il disegno di legge per una tassa del 10 per cento sul prezzo dei posti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci trasportate a grande velocità sulle strade ferrate del regno. — Fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Restelli, Massari, Ricci Giovanni, Bonghi, Colombani, Conforti, Ginori-Lisci, De Pazzi Guglielmo e Molfino relatore. — Questi presentò alla Camera la relazione il 13 gennaio 1862. — Ne sostennero la discussione l'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, e l'onorevole Bastogi ministro delle finanze.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### Seduta del 20 gennaio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Discorso dell'onorevole Depretis in opposizione al disegno di legge:**

Ho chiesto di parlare allorchè l'onorevole deputato Broglio diceva una verità molto chiara, che cioè tutte o quasi tutte le imposte hanno degl'inconvenienti, ma che un inconveniente anche maggiore di tutti quelli che accompagnano le imposte è quello di rimanere senza danaro.

La massima enunciata dall'onorevole deputato Broglio è praticamente incontrastabile; ma, quando se ne volesse spingere l'applicazione troppo oltre per accettare le leggi d'imposta senza pacata e profonda discussione, mi permetta l'onorevole Broglio di dirlo, la Camera sarebbe convertita in un

Consesso muto ed inerte, che dovrebbe accettare le proposte del Governo senza esame, senza confronti, senza tener conto di alcun principio, per quanto rispettabile ed inconcusso; essa dovrebbe accettare un sistema che l'onorevole Broglio sarebbe, credo, fra i primi a respingere.

L'onorevole De Cesare diceva anch'egli una verità; egli diceva che la politica che consiste nel far debiti è la più rovinosa di tutte.

Egli ha perfettamente ragione; ma c'è una politica la quale è non meno rovinosa, ed è quella di procedere alla cieca nei provvedimenti finanziari, senza un piano complessivo, senza norme fisse, senza principii direttivi. Chi amministra le finanze di un gran paese, e più ancora chi deve riordinarle, deve avere un sistema e deve camminare senza antagonismo di principii.

Qualunque siano le condizioni della finanza, chi propone o discute un provvedimento nello scopo di migliorarle, bisogna che esamini se per avventura non viene a colpire la produzione nelle sue sorgenti e se non riesce dannoso allo sviluppo ed al naturale incremento del commercio e dell'industria.

Ora io credo che l'imposta di cui si tratta sia appunto una di quelle da giudicarsi poco favorevolmente, poichè deve tardi o tosto, inevitabilmente, per la natura sua, riuscire di danno all'industria, ai commerci ed alla produzione generale del paese.

L'onorevole Lanza faceva osservare che nelle tornate precedenti non si era fatta nessuna obbiezione intorno ai principii che informano la legge, intorno alla sua bontà intrinseca, e quindi, partendo dalla sua premessa, conchiudeva che, se la legge non può combattersi come viziosa nei suoi principii, perchè provvede alla finanza pubblica, bisogna ritenerla non perfetta, ma tuttavia accettabile.

Il suo concetto mi è sembrato questo, se pure diverse furono le sue parole.

Ma esaminiamo da vicino che cosa è questa legge, in che cosa consiste.

Si è parlato molto dell'influenza che questa legge deve avere sull'industria delle ferrovie, o, parlando più rettamente, sull'industria dei trasporti sulle ferrovie.

Io credo che questa legge avrà un'influenza sull'industria dei trasporti, ma non è l'influenza diretta, nè che si possa, con fatti, facilmente dimostrare. Le conseguenze di una legge siffatta si vedono chiare col tempo. Ma in che cosa chiaramente si vede risolversi questa imposta? In che cosa si risolve l'aumento del decimo sui trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, con la facoltà contemporaneamente data alle Società di aumentare le tariffe corrispondenti?

Si risolve in un aumento del pedaggio.

Io spero che nessuno vorrà contrastarmi che, massime presso noi (è avvenuto in Francia dove l'industria dei trasporti è in condizioni ben diverse da quelle del nostro paese), una volta adottata questa legge, ne debba venire per necessaria conseguenza che le Società delle strade ferrate, con questo carico che loro verrà addossato, non abbiano immediatamente ad aumentare di un decimo le tariffe dei trasporti a grande velocità.

Per me, per quanto persuaso che sia cosa possibile, giusta i precetti della scienza, credo, in pratica, impossibile che questo fatto non avvenga. Vedo volentieri che l'onorevole ministro conferma la mia opinione.

Quindi non parliamo più tanto, o signori, dell'influenza di questa legge sull'industria dei trasporti, consideriamola come un aumento del pedaggio che i cittadini, nel godere del trasporto sulle ferrovie, pagano allo Stato o a chi acquistò dallo Stato il monopolio dei trasporti sulle vie ferrate.

Ecco dunque in che cosa si risolve. È una tassa di consumazione, come l'ha detto l'onorevole Lanza, una tassa di

consumazione del servizio dei trasporti, per servirmi di una frase, che forse economicamente non è la più propria; e in questo, per la più corretta dizione, me ne rimetto al giudizio dell'onorevole Michelini. (*Ilarità*)

Ciò posto, si dirà che questa è una buona legge? Che è informato ai sani principii d'economia pubblica un aumento di pedaggio, un rincarimento generale sulla locomozione, cioè sulla prima delle produzioni e sul più efficace degli agenti mercantili? Si dirà che è conforme alle norme sacramentali di giustizia distributiva in fatto d'imposte una tassa di consumazione così grave? Signori, lo dico schiettamente, io non lo credo. Abbiamo un articolo nello Statuto, il quale vuole che le imposte siano proporzionali agli averi. È una disposizione di giustizia sociale. È vero che altre imposte di consumazione sono in vigore, malgrado la disposizione di quest'articolo; è vero che in questa parte i principii dello Statuto non sono osservati; ma è una dura necessità.

Noi abbiamo ereditate leggi viziose, e non possiamo abolirle senza danno della cosa pubblica. Non parlerò del sale, non delle altre privative, ma citerò il lotto. Basta questa ignominia (permettetemi che lo chiami così) delle nostre leggi finanziarie per iscusare le altre. Ma perchè abbiamo leggi non conformi a giustizia, e le straordinarie condizioni nostre hanno impedito di riformarle, dovremo noi aumentarne il numero ed aggiungerne altre? Io non lo credo. Obbligo nostro, come legislatori, si è quello di riflettere ben bene, quando si tratta di accrescere il numero di queste tasse che sono in contraddizione col patto fondamentale del regno. In tali casi vi ha ragione di andare a rilento; e uno di quei casi è questo.

Nè si dica che qui v'è una certa gradazione in questa tassa, una certa proporzionalità, perchè, se vi sono diverse classi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici m'insegna che, se per le classi superiori, la prima e la seconda, si

paga un maggior prezzo, questo corrispettivo maggiore corrisponde ad un maggior comodo e ad una maggiore spesa di costo del servizio. Ma per i posti di terza classe, che son quelli di cui si servono le classi più numerose e meno agiate, dov'è la proporzione agli averi? La evidenza di questa verità fu quella al certo che indusse anche l'onorevole Susani a proporci una quarta classe, cioè i *treni parlamentari*, esenti da tassa. Per questi posti, dico, di terza classe, che son colpiti dalla tassa, il principio consacrato dallo Statuto parmi evidentemente violato.

Ma questo non è il solo difetto della tassa. Essa viene a colpire la prima delle industrie, lo stromento più efficace di ricchezza nella sua sorgente; e i principii di pubblica economia e di buona amministrazione, che ci debbono essere di norma, sono apertamente disconosciuti e violati.

Questi principii, o signori, si desumono dalla legislazione del paese, dalle leggi in vigore, dalle dichiarazioni che ci fanno i consiglieri stessi della Corona, e dai voti manifestati dal Parlamento.

Io ho sentito l'onorevole ministro delle finanze, a proposito del regolamento doganale, dire che questo regolamento era fatto per conseguire i beneficî del più ampio e più compiuto svolgimento del sistema della libertà commerciale. Ora io vorrei un po' sapere se questa legge è informata dallo stesso principio.

**Bastogi**, *ministro delle finanze*. Sì! sì!

**Depretis**. Io sentirò con grandissimo diletto la sua dimostrazione, ma intanto io mi permetterò di credere che questa legge non è informata dal criterio il quale ci ha condotti a diminuire le tariffe daziarie, ad impedire ai comuni di colpire con un dazio di consumo i generi coloniali; non è conforme al principio che indusse il legislatore ad abolire la tassa sui cereali; non è conforme al principio che ci fece adottare (e adesso ci si viene a proporre in più larga misura) la riforma postale; non è conforme al principio

per cui nella stessa legge stradale vennero aboliti i pedaggi; non è conforme al principio per cui si semplificò la tassa di navigazione, e si diminuì la entità dei diritti marittimi; non è conforme al principio per cui i Governi tutti, che hanno a cuore gl'interessi della industria e del commercio, stanziano nei bilanci dello Stato gravissime somme per sovvenzioni alle Compagnie di navigazione, che non sono altro che Compagnie che si dedicano all'industria dei trasporti; il mare è la via, il piroscafo è il veicolo, i porti sono gli scali; e queste sovvenzioni dànno i Governi, perchè le Compagnie possano sussistere e trasportare viaggiatori e merci a prezzi possibilmente diminuiti.

No, o signori, la legge che stiamo discutendo non è ispirata dai principii che informano quei provvedimenti, i quali sono pure in onore presso tutte le genti civili.

E le strade ferrate, e i porti, e i docks e le calate non sono mezzi coi quali si tende ogni giorno a diminuire le spese di trasporto? E queste opere non si fanno con dispendio e sacrifizi enormi, nei quali le nazioni gareggiano? E i telegrafi, che si esercitano anche con grave perdita, e che infine non servono che allo scambio rapido delle notizie e della parola, non sono essi la espressione degli stessi principii?

E qui, o signori, qui si tratta del più importante fra i trasporti, quello delle persone; si tratta di mischiare le masse, di accrescere la comunicazione diretta delle idee, e tutte le transazioni della vita sociale. Beneficio immenso per la civiltà.

Noi sappiamo che s'impara o s'insegna di più con un discorso ed una sola discussione che con molte e molte lettere. Ond'è troppo chiaro a tutti che il ravvicinamento delle masse, reso dalle ferrovie più facile, è immenso progresso, un passo gigantesco nella via della civiltà.

Ora, o signori, si vorrà dire che una legge, la quale viene ad accrescere il costo dei trasporti delle persone e delle

merci a grande velocità, si vorrà dire che sia informata a liberali principii? Io per me sto aspettando una dimostrazione, ma senza speranza di averla nè chiara, nè soddisfacente.

Per me questa legge è una negazione dei principii economici che finora abbiamo rispettati.

Signori, io credo che sopra le grandi questioni, anche di finanza, siamo in gran parte d'accordo.

Siamo concordi in questo che si debba render forte per le armi il paese; per l'armamento nazionale, spese senza limiti; la nazione non ce ne saprà mal grado.

Dobbiamo essere concordi anche nel sottometterci ai più gravi sacrifici per ravvicinare e congiungere con le ferrovie le varie parti d'Italia e per accrescere la produzione e la ricchezza nazionale; quindi, sul finire dell'ultima Sessione nelle ferrovie, più che una questione economica e amministrativa, abbiamo ravvisata una questione di alta politica. Ogni ora, impazienti d'ogni indugio, sentiamo il danno degl'inevitabili ritardi, perchè vorremmo veder subito dei votati provvedimenti i benefici effetti; vorremmo veder subito nei campi della politica quei frutti che il tempo solo può far nascere nella produzione nazionale.

Noi abbiamo creduto che fosse uno stretto dovere per noi di moltiplicare coi provvedimenti legislativi i fattori della ricchezza, di rendere gradatamente meno costosa alle masse la soddisfazione di tutti i bisogni della vita, di aumentare il consumo per moltiplicare la produzione del paese.

Ora io vi domando se con questa legge, con la quale si viene a tassare l'industria dei trasporti, se con questa legge si rimanga fedeli a quelle aspirazioni, a quelle norme ed a quei principii.

Permettetemi che io legga testualmente le parole di un profondo pensatore che definisce le funzioni sociali delle vie ferrate:

« Le chemin de fer est, avant tout, un agent mercantile, dont la faculté dominante doit être de pouvoir transporter

et à bas prix des masses... L'utilité des transports est d'autant plus grande que la quantité des transports est plus forte, et comme cette utilité a pour expression le prix, c'est par le prix qu'en définitive il faut juger le chemin de fer... »

Signori, l'utilità delle strade ferrate, è questa una verità evidentissima, è misurata dal prezzo col quale si eseguiscono per suo mezzo i trasporti. Ma non ho bisogno di questa dimostrazione; vi sono delle cifre, dei fatti che parlano da sè. Noi facciamo delle spese enormi per traforare montagne, per gettar ponti mai tentati sopra fiumi, per superar pendenze con opere d'arte meravigliose, costosissime, e tutto questo perchè? Per abbreviare il tragitto di una diecina o di una ventina di chilometri. Ma che? Dopo tanti sforzi che si fanno per soddisfare a questo bisogno supremo delle vie più brevi e più rapide, si viene con una legge a renderle di nuovo difficili, ossia ad accrescere la lunghezza diminuita, a creare la difficoltà che fu tolta? Non è egli vero che, aumentando la tariffa di un decimo, facciamo la stessa cosa come prolungando di un decimo la strada?

Mi pare adunque, o signori, che assolutamente questa legge non si possa difendere sotto l'aspetto economico.

Del resto, o signori, tutte le leggi di concessioni di strade ferrate hanno una prescrizione uniforme intorno ad un *maximum* dei prezzi di trasporto. Perchè il legislatore ha stabilito questo *maximum?* Perchè ha creduto che entro quei limiti stesse una giusta retribuzione del servizio dei trasporti. Ma, dopo aver pronunziato questo giudizio, perchè modificarlo per viste fiscali? Perchè questa contraddizione a così breve intervallo?

Il *maximum*, se vogliamo discutere le ragioni di un tale provvedimento, non è stabilito a caso, nè per modificarlo arbitrariamente. Il legislatore nella tariffa ha compreso tutti i corrispettivi che compensano il servigio dei trasporti sulle strade ferrate; ha voluto cioè compensare le spese d'eser-

cizio, l'interesse del capitale impiegato nella costruzione, le spese d'ammortizzazione; ha voluto compensare anche qualche beneficio dell'intraprenditore; ma che volesse andare più in là e mettere una tassa sulla locomozione, cioè sull'agente più antico e più efficace della produzione, per una sola e mal'intesa ragione fiscale, che ciò fosse nella intenzione del legislatore, io non lo so comprendere.

Ma, mi si dirà, e lo diceva l'onorevole Lanza, questa è una tassa di sicura e non costosa esazione, può facilmente controllarsi, abbiamo esempi pratici della sua attuazione presso le nazioni più colte, non ha prodotto inconvenienti dove fu adottata; nel bisogno in cui siamo di denari, questa tassa ne vale un'altra, e per conseguenza la Camera può, senza tante discussioni, accettarla.

Quanto alla facilità d'esazione, io l'ammetto: è una delle tasse di più sicura esazione; ma, signori, questa non è una ragione per decidere sulla bontà, sull'utilità e sulla giustizia della tassa medesima.

L'aumento della tassa prediale, l'aumento delle tasse di registro e di bollo è anche di facilissima esazione, perchè tutto è ordinato per la riscossione, e l'aumento ad esigerlo è agevole; ma ciò vuol egli dire che in caso di bisogno si debba fare l'aumento? Ciò vuol egli dire che non vi debba essere una misura, oltrepassata la quale la tassa non frutta, e diventa sommamente ingiusta? No, signori, vi debbe essere una misura.

Si citano gli esempi di altri paesi e specialmente l'esempio di Francia e d'Inghilterra, della Germania e qualche esempio d'Italia.

Quanto all'esempio della Francia, senza avere sotto gli occhi la legge che ci fu indicata dall'onorevole Lanza, io credo di essere sicuro nell'affermare che l'onorevole Lanza si è ingannato sostenendo, se ho bene inteso, che la tassa arriva al 30 per cento, e non ho bisogno di vedere la legge per assicurarmi di questo errore. Io vedo che la tassa non

frutta che venti milioni; se questa tassa sui viaggiatori e sui generi trasportati a grande velocità fosse del 30 per cento, come ha detto l'onorevole Lanza, si direbbe che tutte le strade ferrate francesi, pei prodotti tassati, non dovrebbero introitare che sessanta milioni, mentre invece io credo che ne incassano più del triplo e più del quadruplo, e l'onorevole ministro, che avrà presenti i dati, potrà chiarire la cosa.

**Peruzzi,** *ministro dei lavori pubblici.* Due decimi del decimo.

**Depretis.** Due decimi del decimo; cosicchè l'onorevole Lanza in questa parte si è certamente ingannato.

Si è pure ingannato l'onorevole Susani, io credo, quando, citando l'esempio della Prussia, diceva che vi è una legge come quella che stiamo discutendo. Io credo che egli s' inganni.

L'onorevole Susani sa meglio di me che l'industria dei trasporti come tale è già tassata anche presso di noi, poichè vi è una legge del 30 giugno 1853 che impone la tassa del mezzo per cento sul capitale nominale delle strade ferrate, e questa è già una tassa di riguardo, perchè corrisponde al decimo del reddito netto, calcolato sul capitale nominale e dato che il reddito sia del cinque per cento. Faccio il calcolo a memoria; potrei ingannarmi, ma è facile correggerlo, se mai vi fosse errore.

Poi vi è la tassa-patenti, che è del 2 e mezzo per cento sul reddito netto, e non occorre dire che le ferrovie e l'esercizio di esse sono soggette alle tasse dirette e di consumazione come ogni persona.

Ora io credo di non ingannarmi affermando che l'imposta prussiana, la quale si esige non sul prodotto *brutto*, come il decimo stabilito in Francia e che si vuole stabilire con questa legge, corrisponde, quanto al sistema, alle tasse che noi già abbiamo, piuttosto che a quella che si vuole introdurre.

Del resto, l'esempio della Francia, a dir vero, sopra di me non fa un grande effetto. Se mi si citasse l'autorità de'suoi scrittori di pubblica economia e de'suoi pensatori, sarei il primo a chinare la testa; ma quando mi si cita la legislazione francese e le opinioni che prevalsero nei Consessi del Governo, non posso non rammentare che esse furono lungamente ostili alla libertà dei traffichi.

So che in quest'ultimo decennio vi fu un cambiamento; ma, in verità, non mi pare che questo sia radicale, poichè vedo tassati sì gravemente i trasporti sulle strade ferrate.

Tuttavia, notate le circostanze in cui la tassa fu imposta, o almeno fu di tanto elevata. Egli è quando la rete delle ferrovie francesi era già grandemente sviluppata e poco meno che compiuta, quando si apriva l'esposizione universale a Parigi, quando le azioni di quelle ferrovie eransi elevate ad un saggio enorme; in tali condizioni insomma alle quali nulla abbiamo finora nel paese nostro da paragonare.

Non mi si citi adunque, nel caso concreto, l'esempio della Francia, nella quale la ricchezza pubblica e privata è di tanto superiore alla nostra.

Tanto meno, o signori, io posso accettare l'esempio dell'Inghilterra. Prima di tutto la tassa inglese non è del decimo, ma del 5 per cento, cioè del ventesimo; dunque è assai più mite. Ma poi, volete voi paragonare le nostre condizioni economiche con quelle dell'Inghilterra, la più potente delle nazioni mercantili che sia stata mai; con l'Inghilterra che ha una rete maravigliosa di 20 mila chilometri di strada ferrata, alla cui industria ed al cui commercio nessuna nazione del mondo può far concorrenza? Volete voi confrontare la sua legislazione finanziaria con la nostra?

Dunque questi confronti, o signori, non reggono, ed è veramente un abuso l'andar cercando argomenti ed esempi nelle leggi di nazioni tanto dissimili nelle loro condizioni economiche con la patria nostra.

Si è andata a cercare la strada di Biella, una delle più infelici nostre ferrovie, e si è detto: guardate che là si è fatto l'aumento delle tariffe e che ha dato buoni risultati. Questo aumento io credo lo si possa spiegare sufficientemente.

Prima di tutto, se sono ben informato, quest'aumento sulla strada di Biella non è avvenuto sensibilmente nei posti di terza classe, ma in quelli di prima e seconda. Poi le condizioni in cui si è manifestato quest'aumento sono eccezionalissime.

La provincia di Biella negli ultimi anni, e dacchè fu aperta la sua ferrovia, è stata una delle più desolate. La crittogama l'ha devastata, distruggendo una delle sue produzioni principali. Da due anni, ma più specialmente l'anno scorso, la coltivazione delle viti ha ricominciato a prosperare. Arroge l'affluenza ad alcuni stabilimenti terapeutici, una attività più grande nelle sue manifatture e nel suo commercio, uno sviluppo maggiore, insomma, di prosperità dipendente da molte cause, e che spero saranno continuative, hanno prodotto quest'aumento di viaggiatori. Ma questa è una eccezione, e se è vero che sulla strada di Biella la quantità dei viaggiatori nei posti di terza classe è diminuita o non sensibilmente aumentata, la eccezione viene a confermare la mia tesi.

Ma poi, o signori, non basta il dimostrare che un progressivo aumento di prodotti continua dopo il rialzo delle tariffe; bisogna dimostrare che questa progressione crescente della rendita delle ferrovie non è punto ritardata o compressa dall'aumento di tariffa. Notate, e l'esperienza lo ha dimostrato, che l'effetto dell'aumentata tariffa non si manifesta immediatamente, ma col tempo. Quando voi avete distrutta ogni concorrenza al trasporto che si fa sulla strada ferrata, quando i veicoli ordinari non sussistono più, ed aumentate il costo dei trasporti sulla ferrovia, siate sicuri che il reddito non diminuisce sensibilmente e può darsi che

aumenti; ma lasciate che questo prezzo continui, e vedrete manifestarsi la influenza sull'afflusso dei viaggiatori, e se anche non la poteste osservare sui viaggiatori, state sicuri che la sua azione si farà sentire sulla produzione generale del paese, perchè noi sappiamo che il movimento dei viaggiatori è collegato col movimento delle merci.

Chi viaggia, generalmente parlando, viaggia per affari. Uno dei più grandi vantaggi delle strade ferrate è stato quello di togliere di mezzo gli intermediari tra i produttori e i consumatori. Quindi le merci sono accompagnate dalle persone, e se voi fate più costoso il transito per le persone, state sicuri di vederne il risultato anche sul movimento e sul traffico delle merci. Questa, signori, è una verità che non credo si possa contraddire. Del resto, poichè si è parlato della Francia, quest'esperimento si è fatto in Francia; si è pensato, se non isbaglio, di tassare i trasporti sui canali, e l'esperimento non è riuscito.

Presso di noi pure si fecero di simili esperienze, e ne potrei citare diverse; ma poichè si è parlato degli *omnibus* di Moncalieri, dirò che c'era una Compagnia d'*omnibus* tra Torino e Moncalieri, se non erro, la quale faceva pagare una lira, ed è andata in rovina; si è ribassato il prezzo, riducendolo a 40 centesimi, e la nuova Compagnia ha prosperato.

Potrei citare molti altri esempi di questa natura, ma lo credo inutile, perchè, quanto alla verità economica da me sostenuta, che, cioè, ad un aumento di prezzo corrisponde diminuzione di consumo e di affari, non credo la si possa combattere.

Si è detto ancora: in fine dei conti, questa è una tassa mite, una tassa che non diminuirà sensibilmente il reddito delle strade ferrate, che non desterà reclami: questa tassa ne vale un'altra.

Si addussero esempi per corroborare queste asserzioni; esempi se ne trovano tanti che se ne vogliono, mi si permetta di dirlo, andando a pescare nel mare delle statistiche,

degli annuarii e dei trattatisti. In fatti, in questa discussione medesima abbiam visto cifre date in un senso e nell'altro, e così la cosa restando dubbia, e non essendo ben dimostrato con fatti che gli introiti diminuiranno, si è detto: la tassa non è poi tanto cattiva, le Società non ci perderanno, non avranno danno, la tassa sarà esatta senza reclami. Si aggiunge la ragione potentissima del bisogno in cui siamo di danaro, e si conchiude che bisogna approvare la legge.

Questa tassa, o signori, se la si considera ne'suoi rapporti con l'industria, non è tanto mite. Il 10 per cento sul prodotto brutto di un dato ramo d'industria, e specialmente di questo, è anzi assai grave. Essa corrisponde al 20 per cento sul reddito netto, e questo prodotto netto è già tassato in altro modo. Ma, torno a ripeterlo, l'industria, come tale, si rimborsa con l'aumento di tariffa a danno dei viaggiatori, dunque per sua parte non ne soffre direttamente.

Si dice poi che anche i viaggiatori non troveranno molto gravosa questa tassa, e che continueranno ad affluire egualmente sulle vie ferrate.

Ma, quando un provvedimento è condannato evidentemente dalla scienza e dalla esperienza universale, non lo si può certo accettare sulla ipotesi che nel caso speciale abbiasi a verificare una eccezione.

L'aumento del decimo, massime per le classi meno agiate della società e per la gran massa che viaggia per affari o per necessità, è un aumento rilevantissimo, e si verificherà adunque quello che sempre accade in simili casi negli altri rami d'industria. Si dice poi che le compagnie non ne avranno danno sensibile, e che intanto la somma percepita entrerà nelle casse dello Stato, e sarà impiegata ad estendere i benefizi delle comunicazioni stradali a favore di provincie che tuttora ne sono prive.

Che le società di ferrovie non abbiano ad aver danno da quest'imposta, credo che non si possa sostenere. Ma, senza diffondermi su questo punto, e senza entrare in particolari

dimostrazioni, vorrei chiamare l'attenzione della Camera sopra una riflessione, o, dirò meglio, sopra un dubbio che mi sorge nell'animo.

Io vorrei pregare anche il signor ministro di permettermi di manifestare tal dubbio. Non è che un dubbio, ma in un argomento di tanta importanza merita essere chiarito.

È egli sicuro il signor ministro che le società non avranno motivi di reclamo una volta sancita ed a loro applicata questa tassa? Nei capitolati delle nostre ferrovie trovo una disposizione concepita in questi termini:

« Per indennizzare la compagnia dei lavori e delle spese ch'essa assume, e, sotto l'espressa condizione che adempirà tutti gli obblighi del capitolato, le viene concessa l'autorizzazione di riscuotere la tassa di trasporto sulla linea concessa in base di determinate tariffe. »

Poi si dice che, mercè la percezione dei diritti coi prezzi adottati sulle *adottate tariffe*, la compagnia contrae l'obbligo di eseguire costantemente il trasporto dei viaggiatori e delle merci.

V'hanno poi altre disposizioni intorno ai reclami che la compagnia non può elevare, e si dice, per esempio, che non potrà elevare reclami per modificazioni nelle tasse di pedaggio sopra altre strade, ma non parlasi di modificazioni nella tariffa.

Queste disposizioni interpretate nel loro complesso mi dicono che la tariffa stabilita nella concessione di una strada ferrata e il diritto di esigere il pedaggio in base di quella è un corrispettivo del monopolio che lo Stato ha ceduto in favore della compagnia, e che questa ha pagato con la costruzione ed assumendo l'esercizio della linea.

Lo Stato adunque e la società concessionaria sono parti contraenti in ordine alla tariffa dei trasporti.

Ora sarà in facoltà d'una parte contraente di variare i corrispettivi d'un contratto, senza incorrere, per lo meno, nel pericolo di dover prestare una indennità?

È un dubbio che manifesto.

Questo dubbio, a dir vero, mi si fa un po' più grave per alcune delle linee concesse.

Per esempio la società *Vittorio Emanuele* ha una disposizione nel capitolato di concessione espressa in questi termini:

« Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses « qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, « sous la condition expresse qu'elle en remplira les obliga- « tions, lui est accordé pour le laps de... l'autorisation de « percevoir les prix des transports ci-dessous provisoirement « déterminés, et *sur lesquels on ne pourra prélever aucun* « *impôt.* »

Queste ultime parole, o signori, fanno il mio dubbio più grave. Ma v'ha di più: nel capitolato per la concessione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale c'è una disposizione, della quale non oserei garantire il testo preciso, ma della quale posso affermare il senso, ed è la seguente:

« Sino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde, e durante tutto il corso della concessione per quelle dell'Italia centrale, la società va esente dall'imposta sulla rendita e *non avrà a pagare che l'imposta fondiaria.* »

In faccia a questa disposizione il mio dubbio mi pare che diventi alquanto più ragionevole.

Parliamoci chiaro: andremo noi a diminuire il prodotto della tassa mediante un'indennità che dovremo accordare alle società, oppure, se non si vuole accordare indennità, lasceremo con questa legge l'addentellato di nuove combinazioni, nelle quali questa controversia figuri come corrispettivo?

Signori, queste disposizioni mi paiono d'una certa gravità. Mi pare che i dubbi siano talmente serii, che meritano di essere chiariti, e, nello studiare il disegno di legge, il Ministero, ed anche (mi permetta che glielo dica) la Commissione, doveva farsene carico, e vedere di risolverli e di eliminarli.

Con questi dubbi, signori, io dico il vero, che questo disegno di legge mi pare che non possa accettarsi. Esso non è conforme ai principii consacrati dallo Statuto, esso esprime un antagonismo alle teorie che noi abbiamo obbligo, come conservatori dello Statuto e come quelli che professiamo la dottrina della libertà commerciale, di difendere e far prevalere; questo disegno di legge, dico, il quale ha questi difetti essenziali, e che porta con sè degli inconvenienti gravi, e forse farà nascere serie controversie, io non credo che possa essere approvato dalla Camera.

Nella sua applicazione esso non produrrà la cifra di quattro milioni che venne annunziata dall'onorevole ministro delle finanze, se non dopo un certo tempo, perchè, se mi riferisco all'esercizio dell'anno passato, certamente io non vedo che il trasporto dei viaggiatori e delle merci tassabili a grande velocità arrivi a quaranta milioni. Sulle linee che si possano compiere, poco si può per un certo tempo ricavare.

Questo prodotto dovrà ancora venire scemato di tutta la somma dei trasporti che si fanno per interesse diretto od indiretto dello Stato.

Lo Stato, e come utente delle ferrovie, e come grande e principale consumatore, ha nei trasporti, che sicuramente figurano nella cifra nominale, una larga parte.

Il trasporto dei militari, delle munizioni da guerra, dei materiali per le piazze forti, per gli arsenali militari, dà una cifra rilevante.

Più lo Stato è consumatore principalissimo, e il trasporto più caro sarà in parte pagato da lui.

Con questi difetti che la distinguono, io dico il vero, non mi sento il coraggio di votare questa legge; mi pare che quest'imposta sia d'una utilità molto e molto problematica. Parmi anzi che coloro stessi i quali la difendono e la propugnano, mi si permetta di dirlo, si mettano, un po' più, un po' meno, in contraddizione con la loro tesi. Infatti, se

quest'imposta fosse quella eccellente, ottima imposta che la riteneva l'onorevole Lanza, io non so perchè il ministro non abbia addirittura, senza esitazione, accettata l'offerta dell'onorevole Susani, che la vuole estendere maggiormente, credo, anche alle merci a piccola velocità.

**Susani.** No, non ho detto questo.

**Presidente.** Non interrompa l'oratore.

**Depretis.** Io credo che il ministro dei lavori pubblici si guarderà bene dal farlo.

Ad ogni modo, se l'imposta è buona, perchè non l'estenderebbe maggiormente?

L'onorevole Susani poi egli stesso riconosce l'imperfezione di questa tassa, in quanto che trova necessario che ci sia una classe d'aggiunta, alla quale non sia fatta l'applicazione della imposta; e questo perchè? Perchè l'onorevole Susani ha sentito come sarebbe iniquo di estendere la tassa alle classi più povere della società, e che pure obbediscono alla necessità della circolazione.

Ora dunque, se anche chi appoggia questa legge ne sente i difetti, bisogna dire che siano ben manifesti.

Egli è per ciò, o signori, che, dichiarandomi non avverso alle leggi d'imposta, perchè ne riconosco il bisogno, mi dichiaro però contrario a questa, perchè la credo viziosa nei suoi rapporti con lo Statuto, tale da colpire la ricchezza nelle sue sorgenti, tale che non possa entrare in un buon sistema finanziario ed economico, nel quale, allato alle leggi d'imposta, debbono camminare riforme atte a promuovere la produzione nazionale.

Quindi io non posso dare favorevole il mio voto alla legge, e confido che la Camera vorrà rigettarla, e che il Ministero non vorrà ostinarsi a difenderla.

**Questo disegno di legge, approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 21 gennaio 1862, fu poi modificato e dal Senato del Regno e dalla Camera dei Deputati.**

**(Legge 6 aprile 1862, n. 542).**

## Porto militare d'Ancona

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 13 febbraio 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Discutendosi intorno ad una interpellanza dell'onorevole Bixio relativa al porto militare d'Ancona, l'onorevole Depretis presenta e svolge un ordine del giorno:**

Io NON dirò che due parole su questa gravissima questione.

Io ho sentito con piacere l'onorevole ministro della marina riconoscere l'importanza del porto d'Ancona. Ma in verità io credo essere questo il caso in cui alla stessa parola bisogna attribuire un diverso significato: il concetto che ha dell'importanza del porto d'Ancona il ministro della marina parmi assai diverso da quello che ne ha l'onorevole Bixio.

Io me ne persuasi da una parola sfuggita all'onorevole ministro della marina.

Egli ha detto che la posizione del porto d'Ancona è una posizione disgraziata.

**Menabrea,** *ministro della marineria.* Mi permetta, non ho detto ciò, non dissi *posizione disgraziata*, ho detto una

posizione strategica importantissima, ma che la conformazione naturale del porto è disgraziata, in quanto che è ristretta a confronto de' bisogni cui dovrebbe provvedere; non mi si cambino le parole.

**Depretis.** Io avevo inteso le parole del signor ministro in questo senso: aveva inteso che la posizione d'Ancona egli l'avesse giudicata disgraziata.

**Menabrea,** *ministro della marineria.* No! no!

**Depretis.** Forse il signor ministro ha inteso di limitare il suo giudicio a ciò, che il porto d'Ancona non ha disgraziatamente le condizioni per diventare un porto militare. Ma in questa parte io trovo che il signor ministro è in perfetto disaccordo col mio onorevole amico Bixio, il quale ci dice che il porto d'Ancona è perfettamente adattato a diventare un porto militare. Io non so come mettere d'accordo queste due opinioni, e per verità inclino a credere che l'onorevole deputato Bixio, il quale ha visitato e studiato la località ed ha passato tutto la vita facendo il marinaio e studiando le questioni marittime, sia almeno giudice egualmente competente che l'onorevole ministro della marina.

Del resto l'importanza del porto d'Ancona ognuno di noi la vede, se considera ch'esso è una testa di ponte dalla quale uscire e valersi in una guerra contro l'Austria.

L'onorevole Bixio ve lo ha detto: in faccia ad Ancona ed a breve distanza vi sono i porti militari dell'Austria, in faccia ad Ancona vi sono paesi che l'Austria non ha mai pensato a difendere; per quei paesi si aprono vie d'offesa prima d'ora non previste dall'Austria e non pensate; dunque una testa di ponte ben difesa in quella località, un sicuro ricetto per la squadra italiana, sarebbe per l'Italia, in una guerra contro l'Austria, un immenso vantaggio. Dunque la questione è non solo di grande importanza, ma di grandissima urgenza, perchè nessuno può sapere, nè prevedere, nè pronosticare il momento in cui ci troveremo impegnati in una nuova guerra con l'Austria.

Ognuno di noi debbe desiderare che la questione nazionale sia al più presto risolta, e ad ogni modo che, quando arrivi il momento, non ci troviamo impreparati; quindi ogni provvedimento di preparazione debb'essere affrettato, ogni ritardo è una colpa grave.

Ora, se è urgente provvedere, se è non solo utile, ma necessario che Ancona diventi al più presto un porto militare, nel quale possano rimanere e ripararsi le navi da guerra e che si facciano tutte le opere che la natura consente, mi spiace di doverlo dire, ma il Ministero parmi che non abbia dato prove di essere abbastanza penetrato dell'importanza della questione, e non abbia fatto quello che doveva e poteva fare.

Infatti che cosa abbiamo visto di provvedimenti governativi? Non abbiamo che una legge del ministro dei lavori pubblici, la quale dobbiamo credere intesa unicamente a promuovere gli interessi del commercio.

Se il signor ministro della marina avesse conosciuto l'importanza militare del porto d'Ancona, avrebbe sicuramente provveduto presentando un disegno di legge. Invece che cosa ha fatto? Si è occupato di molte cose; ha fatto studiare diverse questioni; ha innanzi a sè molti progetti, e questi progetti si stanno tranquillamente esaminando. Ma urge, o signori, di provvedere; non è tempo di studiare, è tempo di agire.

Nelle cose di marina vi è bisogno di volontà; se il Ministero avesse provveduto, se avesse riconosciuto sul serio l'importanza del porto d'Ancona, non occorrerebbe altro. Ma siccome poco o nulla si è fatto, e vi ha urgenza, la Camera non deve lasciare in sospeso la questione, ma debbe invitare il Ministero a provvedervi sollecitamente.

Ed occorre una legge anche per un'altra ragione toccata dall'onorevole Bixio. Le questioni di marina sono tutte insieme collegate; egli è per ciò che l'onorevole mio amico Bixio, parlando dei porti militari e della loro sistemazione,

toccava anche dell'organizzazione dell'armata di mare e diceva come fosse necessario che il ministro della marina si occupasse del quadro organico della marina militare.

Su questo punto il signor ministro rispondeva che questa questione verrà acconciamente trattata nella discussione dei bilanci, e sta bene; sia pur rimandata alla discussione del bilancio. Ma tuttavia se il bilancio venisse tardi in discussione, bisognerà, almeno in parte, avere risolta la controversia sui tipi che saranno adottati nella flotta. Com'è possibile formarsi un concetto delle opere che debbono farsi intorno ad un porto militare, quando non sappiamo quale sarà il pescaggio dei bastimenti da guerra, e quindi quale sarà la profondità alla quale dovremo spingere le escavazioni nei porti militari, od anche nelle semplici stazioni navali?

Anche sotto questo punto di vista è dunque necessaria una legge.

Io non mi diffonderò più oltre; ma siccome il signor ministro, per dimostrare la sua buona volontà, ha detto che si è preoccupato di tutte le questioni che si attengono alla difesa d'Ancona, e che ne ha fatto studiare parecchie ed ha molti progetti in istato d'esame, e che si riservava di venire a chiedere i fondi al Parlamento, io non posso a meno d'osservare che le cose procedettero assai lentamente pel passato e non bisogna rimanere più oltre in uno stato di aspettazione indefinita.

Io non ho veduto una sola cifra nel bilancio della marina del 1861 che si riferisca al porto d'Ancona; non ne ho visto che una assai moderata nel bilancio supplementare dei lavori pubblici. C'è urgenza, come nessuno può dubitarne, di fare le opere necessarie intorno al porto di Ancona, perchè possa servire in tempo di guerra; bisogna guadagnare il tempo perduto; il Ministero affretti la soluzione dei quesiti che attualmente sono allo stato d'esame; li unisca insieme in un unico concetto; veda quali siano

i lavori che è possibile di fare, e presenti un disegno di legge alla Camera. In questo modo questa questione potrà ricevere la sua naturale soluzione.

Quindi, credendo che l'onorevole ministro della marina non avrà difficoltà ad acconsentire a quest'idea, io proporrei alla Camera di metter fine alla discussione, mediante un ordine del giorno concepito nei termini seguenti:

« La Camera, invitando il ministro della marina a presentare un disegno di legge per le opere del porto militare di Ancona, passa all'ordine del giorno. »

**All'onorevole Broglio:**

Io non mi aspettavo veramente una lezione di diritto costituzionale dall'onorevole Broglio, che ne è professore; tuttavia io comincio dal dichiarare che le opinioni da lui manifestate sulla mia proposta, della quale egli tanto si meraviglia, non mi sorprendono.

L'onorevole Broglio cominciava manifestando il suo stupore perchè una proposta di spese venisse fatta da un deputato dell'opposizione, cioè da persona la quale abitualmente, e voleva anche dire ciecamente, vota contro tutte le imposte, contro tutte le leggi d'imprestito. A quanto pare il deputato Broglio non ha mai ascoltato con sufficiente attenzione i discorsi dell'opposizione e meno ancora i miei, perchè nella discussione che ebbimo or sono pochi giorni in materia d'imposte io ebbi a dichiarare più volte alla Camera, che io ero, generalmente parlando, per nulla contrario alle leggi d'imposta.

L'onorevole Broglio ha poi dimenticato che l'opposizione, ogni qual volta le leggi d'imprestito servissero alla causa ed alla difesa nazionale, anzi non ha mai mostrata esitazione a votarle ed anzi a professare la sua riconoscenza

al Ministero che le proponeva e ad offerirgli in simili supreme circostanze la sua adesione ed il suo appoggio cordiale. In verità l'onorevole Broglio ha dimenticato cose che sono troppo notorie.

L'onorevole Broglio ha anche dimenticato che, in una discussione troppo recente per essere dimenticata, io stesso ho rammentato al Ministero che l'opposizione in alcuni casi era stata molesta al Ministero, volendogli dare più danaro che egli stesso non chiedesse, e profferendosi disposta ad appoggiarlo al di là dei desiderii degli stessi ministri, e che ciò era avvenuto precisamente nelle spese per la marina militare. Ed oggi mi compiaccio di ricordare che venne dall'opposizione la proposta per la quale fu decretata la spesa per la costruzione delle fregate ad elice che resero tanti servizi al paese. E fu ancora in una delle più importanti leggi della marina militare che uomini dell'opposizione vennero in appoggio al Ministero.

L'onorevole Broglio si è molto meravigliato che per iniziativa parlamentare, per l'eccitamento d'un deputato, potesse sorgere una proposta di legge che portasse ad inscrivere nuove spese nel bilancio dello Stato, e diceva che in un Governo costituzionale, in un paese dove si osservino le buone massime consacrate dallo Statuto, le spese debbono venire proposte dal Ministero; la Camera è un ufficio di controllo che deve esaminarle e limitarle; essa è un consesso che ha l'incarico principale di frenare la foga naturale dei ministri nello spendere la pecunia pubblica. L'onorevole Broglio si appoggia ad una distinzione che lo Statuto non fa; egli dà allo Statuto un'interpretazione farisaica che nè la lettera, nè lo spirito dello Statuto, nè le usanze costituzionali consentono.

La proposta delle leggi spetta, secondo lo Statuto, ai ministri ed alle Camere indistintamente. Nello Statuto non vedo distinzioni tra le leggi di finanza e quelle di qualsivoglia altra natura.

Noi, o signori, di questo diritto abbiamo fatto uso più e più volte; e non tralascierò di notare che ne abbiamo fatto uso in circostanza che non deve, tanto è vicina, essere dimenticata dall'onorevole Broglio. L'onorevole Broglio non deve dimenticare che nella prima parte di questa Sessione il generale Garibaldi, usando dell'iniziativa parlamentare, ha proposto al Parlamento un disegno di legge sull'armamento nazionale; quella legge si conchiudeva con un errore costituzionale, giusta l'opinione dell'onorevole Broglio, perchè proponeva per la salute della patria e la difesa dello Stato una spesa di trenta milioni. Quella legge ebbe la sanzione del Parlamento e del Re.

Vede l'onorevole Broglio che, se mi sono allontanato dalle sue dottrine, non mi sono però allontanato nè dalla lettera, nè dallo spirito dello Statuto, nè dalle vecchie e nuove abitudini del Parlamento. È ben vero che qualche volta il Ministero, ad alcune proposte che gli vennero dall'opposizione, si è mostrato meno generoso dell'opposizione stessa. Che cosa, infatti, è avvenuto della proposta Garibaldi? Non ne vediamo principio d'esecuzione, e credo che quei trenta milioni sono ancora un concetto astratto, che aspettano in un futuro tempo, dalla buona volontà di un Ministero, l'occasione di essere impiegati a vantaggio del paese.

Non so se la stessa sorte dovrà essere riservata ai lavori del porto d'Ancona. Ma ciò poco importa a noi, uomini dell'opposizione. Sappia l'onorevole Broglio che ci basta, a scarico della nostra responsabilità, far quelle proposte che crediamo reclamate dagl'interessi del paese. Noi non guardiamo se incontrano le sue simpatie o quelle dei ministri, ci basta l'approvazione e il testimonio della nostra coscienza, e la ispirazione del nostro patriottismo.

Poichè ho la parola, mi si permetta d'aggiungere qualche cosa sull'ordine del giorno che ho avuto l'onore di proporre e che sarei veramente dolente di non vedere accettato dalla Camera e dal Ministero.

Il mio ordine del giorno è concepito in termini tali che, se non include una lode al Ministero (non ho abitudine di essere prodigo di lodi ai ministri), non esprime però un severo biasimo. Non s'indicano i lavori da eseguirsi, e nemmeno evvi prefissione di tempo. Il Ministero proponga per legge quelle opere ch'egli stima più conveniente e quanto prima è possibile.

Mi pare dunque che il Ministero lo può accettare. Per parte mia dichiaro anche che di questa questione non intendo fare una questione di partito e, purchè le opere di Ancona si facciano, sono disposto ad accettare qualunque locuzione moderatrice delle espressioni del mio ordine del giorno che alcuno potesse desiderare d'introdurvi, purchè sia inteso che verrà proposta una legge ed assicurato così il paese che i lavori saranno eseguiti nel più breve tempo possibile.

Dunque mi pare che il mio ordine del giorno dovrebbe essere accettato. Mi si permetta poi di soggiungere che tanto l'onorevole ministro della marina, quanto quello dei lavori pubblici, hanno impiccolita, mi sia permessa la frase, stranamente impiccolita la questione.

Di un interesse nazionale, d'una proposta non ad altro intesa che alla difesa del paese, essi ne hanno voluto fare una questione di buona e diligente amministrazione, hanno voluto farne argomento di difesa della loro operosità.

Diffatti, il ministro dei lavori pubblici ci diceva che l'appaltatore dei lavori del porto d'Ancona è abilissimo; che sicuramente il contratto che prescrive tre anni al compimento dei lavori sarà puntualmente eseguito.

Ma, signori, non è punto cotesta la questione; qui non si disputa sulla scelta dell'appaltatore, ma bensì sulla estensione da darsi ai lavori; quello che avete fatto sarà ottimamente fatto, ma non provvede allo scopo. Così il ministro della marina ci diceva che ha studiate tutte le questioni della difesa d'Ancona dal lato di terra e di mare, che ha

nominato delle Commissioni per istudiare dove si possano stabilire alcune poche officine di riparazione, dove mettere un po' di carbone, dove acquistare un po' di spazio per la marina militare; e s'insisteva poi molto sul punto che, essendovi una Commissione nominata d'accordo dai tre ministri della marina, dei lavori pubblici e della guerra per esaminare le condizioni di diversi porti, bisognava aspettare il risultato delle sue indagini ed attendere le sue proposte.

La questione, torno a ripeterlo, non è questa, nè si può in questo modo risolvere. La questione è assai semplice. Abbiamo ad Ancona una posizione che unica può difendere una costa indifesa; alla distanza di otto ore abbiamo i porti militari austriaci e le coste occupate dall'Austria. Nessuno è in grado di predire quando potremo trovarci nuovamente in guerra con l'Austria. Di questa posizione militare, che può diventare una testa di ponte per difenderci ed offendere, noi diciamo essere urgente di farne un porto militare. Noi diciamo: bisogna provvedere, bisogna fare d'Ancona un porto militare nel miglior modo possibile; ecco quello che v'è a fare e che dimandiamo si faccia col mezzo di una legge.

Voi dite: abbiamo diversi progetti in istato d'esame; ma, signori ministri, Ancona da 18 mesi è occupata dalle truppe italiane: *fides ex operibus;* l'amministrazione si giudica dai risultati. E che risultati vediamo dopo tutto questo tempo? Pressochè nulla per la parte marittima. Avete dei progetti: ma i progetti siano pure ottimi, non difendono il paese.

Da 18 mesi che siamo padroni del porto d'Ancona noi non abbiamo migliorato le sue condizioni, e se scoppiasse la guerra, quel porto importantissimo servirebbe a nulla. Ecco come stanno le cose. Non è evidente il bisogno d'un rimedio?

Governare vuol dire prevedere. Abbiam fatto qualche cosa per prevedere e provvedere alle eventualità possibili

d'una guerra? Da 18 mesi, meno que' 10 o 15 mila metri cubi di massi che si sono sprofondati nelle melme ammonticchiate dalle correnti dell'Adriatico intorno al molo, e qualche centinaio di metri di banchine, nulla s'è fatto!

Ma non è ella ragionevole la nostra insistenza, con la quale chiamiamo l'attenzione del ministro sopra questo argomento, e gli diciamo a nome del paese che bisogna occuparsene, che bisogna presentare un disegno di legge?

Signori ministri, voi siete gli amministratori della cosa pubblica, a voi spetta governare e prevedere; presentate adunque un progetto tale che provvegga alle eventualità possibili ed inevitabili di una guerra, un progetto che faccia del porto d'Ancona una testa di ponte all'armata italiana nella guerra contro l'Austria; voi siete giudici del modo e del tempo; ma badate che gli avvenimenti possono giungere d'improvviso, e che sarebbe una grande calamità ogni piccolo ritardo.

Io credo che la questione posta in questi termini, assolutamente non possa essere oppugnata, e quindi spero che la Camera ed il Ministero vorranno adottare l'ordine del giorno da me proposto.

**Dopo discussione alla quale presero parte i deputati Persano, Ninchi, Fiorenzi, Leardi, Broglio, Mattei Felice, Lanza Giovanni, Sineo, i ministri della marina e dei lavori pubblici, onorevoli Menabrea e Peruzzi, e l'onorevole interpellante, fu dalla Camera approvata la risoluzione proposta dall'onorevole Giovanni Lanza, accettata dal Governo, nei termini seguenti:**

La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno.

## Porto di Livorno e Cantiere di Limite

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 22 febbraio 1862.**

Presidenza del vice-presidente MINGHETTI.

**In occasione della interpellanza dell'onorevole Malenchini al ministro dei lavori pubblici intorno al porto di Livorno, l'onorevole Depretis fa le seguenti osservazioni per raccomandare al Ministero di migliorare le condizioni di quel porto e del cantiere di Limite sull'Arno, vicino ad Empoli:**

Mi credo in debito di fare qualche osservazione sull'argomento sul quale opportunamente l'onorevole Malenchini ha chiamato l'attenzione del Ministero.

La posizione di Livorno, come piazza marittima, è singolarmente favorita dalla natura. Livorno è percorsa da canali che possono prendere un grandissimo sviluppo, e dei quali una piccola parte sarebbe considerata a Genova un immenso beneficio.

La natura, ripeto, ha favorito grandemente Livorno, che ha spazio per dilatarsi, senza difficoltà naturali da vincere, e le stesse fortificazioni, fatte con ben altro intento, possono ora convertirsi a vantaggio del commercio e della marina. Ma, per dire la verità, la eccezionale topografia di Livorno è stata poco avvantaggiata dall'arte, massimamente negli ultimi tempi, anzi, dirò un esempio recentissimo, la concessione dello scalo d'alaggio fatta al signor Chiavacci

l'anno scorso sarà ottimo consiglio trasportare altrove, dacchè, invece di un bene, produrrebbe un male, se dovesse eseguirsi ove fu progettato.

Ora, io che mi sono trovato presente alla discussione di quel disegno di legge e che l'ho votato, dichiaro francamente che, quando ho visto le località, mi sono pentito del mio voto e del non aver insistito per avere spiegazioni maggiori, perchè con quella costruzione, se dovesse eseguirsi, si verrebbe ad occupare uno spazio che sta dinanzi ad uno scalo e che evidentemente conviene lasciare libero.

Ma, oltre il vantaggio della sua posizione, Livorno ha anche quello di poter sviluppare alcune industrie con grande probabilità di successo. Fra esse tiene un posto importante quella delle sue costruzioni navali. Il legname in Toscana è ottimo e relativamente a buon mercato. Infatti se ne fa un'esportazione rilevante, e sarebbe anzi necessario che il Governo e il Parlamento si preoccupassero di questo fatto e vedessero se non sarebbe tempo di pensare ad una legge forestale.

Livorno poi ha una popolazione intelligente e laboriosa; l'operaio è sommamente esperto ed abile; io ho visto uomini che, senza l'aiuto di alcuno, nemmeno con un'istruzione professionale, hanno fondato delle interessantissime officine.

Ma non basta che vi siano questi buoni elementi, adesso bisogna che il Governo ed il Parlamento si occupino di Livorno, e pensino seriamente a fare quel che bisogna ad un gran porto commerciale. Non basta che sia rimpiazzato in qualche modo il cantiere mercantile, provvisoriamente occupato per le costruzioni della marina militare. Esso ora è in una posizione molto infelice: la Darsena ha poco fondo, e non ci vorrà meno dell'abilità del distinto ingegnere che dirige la costruzione della *Magenta* per riuscire a vararla senza gravi inconvenienti e senza avarie.

Pei cantieri sia della marina mercantile, che della militare, c'è il forte di Porta Murata, che si può demolire,

e il lazzaretto di San Rocco; ma non basta pensare ai cantieri, bisogna studiare l'intiero complesso delle opere che debbono farsi nel porto e nella città di Livorno nell'interesse della marina mercantile, della marina militare e del commercio.

Così io vorrei domandare se il ministro si crede in grado di presentare possibilmente presto alla Camera un disegno di legge nel quale appariscano, almeno in massima, studiate tutte le quistioni che si riferiscono al porto ed al commercio livornese; altrimenti, se provvederemo per espedienti ora ad uno, ora ad un altro dei bisogni della marina militare e mercantile e del commercio, correremo forse il pericolo di guastare un piano generale al quale si presta il porto di Livorno, per diventare nello stesso tempo un cantiere della marina militare assai importante ed un cantiere importantissimo per la marina mercantile. Le opere che si fanno in un gran porto non si debbono studiare isolatamente; e sta bene che si accordino i ministri della marina e quello dei lavori pubblici, ma sopra un piano generale e complessivo.

Io ho visto, per esempio, il posto ove si depositano i marmi che formano uno dei rami più importanti di esportazione del porto di Livorno; ma fa pietà il vedere in qual luogo sono deposti, e con che mezzi, con che fatica, con che spesa sono trasportati a bordo dei bastimenti americani che ne fanno il carico.

Io concludo esprimendo il desiderio perchè il ministro della marina, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, voglia, il più presto che sia possibile, presentare un disegno di legge nel quale siano considerate tutte le opere che nell'interesse del commercio, delle costruzioni mercantili e della marina militare debbono essere fatte nel porto di Livorno.

Aggiungerò anche un'altra parola intorno ad un piccolo ed interessante cantiere.

Sull'Arno, vicino ad Empoli, evvi un cantiere di costruzione che è pure di un grande interesse: è il cantiere di Limite. Vi si fanno dei bastimenti di non grande portata, ma pure con molta cura ed a molto buon prezzo; quel cantiere ha dei vantaggi nel prezzo dei legnami e della mano d'opera. Ma, a vero dire, i costruttori si trovano imbarazzati quando devono trasportare i bastimenti, una volta costrutti, a Livorno; bisogna aspettare che le acque del fiume siano sufficienti, e quando bastan le acque, bisogna temere che non gonfino troppo. Ci sono dei ponti e in progetto e costrutti che impediscono il passo ai bastimenti che discendono l'Arno.

Ora io vorrei che il ministro dei lavori pubblici, massime pei ponti che sono ancora da costruirsi (mi pare che ve ne sia uno nelle vicinanze di Pisa), pensasse a trovar modo di non pregiudicare il cantiere di Limite, il quale pei bastimenti di piccola portata può diventare un cantiere importantissimo, ed è sempre un grande beneficio pel paese di avere sviluppate le costruzioni navali in più luoghi, affinchè con la concorrenza si provvedano i nostri armatori di bastimenti al prezzo minore possibile.

**In risposta all'onorevole ministro dei lavori pubblici Peruzzi:**

Il signor ministro dei lavori pubblici mi rimproverava di non aver inteso...

**Peruzzi,** *ministro dei lavori pubblici.* No! no!

**Depretis.** ... ovvero di non aver prestato sufficiente attenzione alle sue parole.

Io insisto sopra un punto principale, cioè sulla necessità di avere un piano di massima generale delle opere da farsi nel porto di Livorno, un piano che comprenda i cantieri e tutte le opere attinenti al porto per avvantaggiare il commercio marittimo.

Credo che il ministro ha intenzione di procedere in questo modo.

**Peruzzi**, *ministro dei lavori pubblici*. Sì! sì!

**Depretis**. In questo caso io non ho che a dargliene lode. Infatti, noi ne abbiamo un esempio in questo benedetto scalo *Chiavacci*. Se noi avessimo avuto un piano di massima dei lavori da farsi nel porto di Livorno, certamente non lo avremmo votato.

Quanto all'aiuto che l'arte ha dato a Livorno, io non ignorava che si sono spesi, pur troppo, molti milioni; è cosa che si vede da tutti quelli che entrano una volta in quel porto, la spesa enorme che si è fatta.

Forse io non mi sono bene spiegato, ma io ho voluto dire che non si è fatto quello che conveniva di fare; non volli certo negare che siansi fatte delle grandi spese e delle opere costose; è però permesso di dubitare se si potevano quei denari spendere più utilmente per Livorno.

Io poi mi riferiva più specialmente a quello che riguarda i cantieri di costruzione di Livorno, pei quali in verità i Governi precedenti, ed anche l'attuale, che però ha avuto ancora poco tempo, hanno fatto quasi nulla. Il vecchio cantiere, ora cantiere militare, è in tali condizioni, che si possono, senza timore di essere smentiti, chiamare *deplorabili;* e si farà bene ad abbandonarlo. Esso è sepolto quasi nelle case, non ha spazio intorno, non ha acqua sufficiente davanti, e, come dissi, sarà unicamente dovuto all'egregio ingegnere che dirige il cantiere se la bellissima corvetta che vi si trova potrà essere gettata in mare senza soffrire avarie.

**L'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, si riserva presentare tra breve tempo opportuni disegni di legge lasciando giudice la Camera se essi corrisponderanno ai desideri manifestati.**

---

# Diritto di associazione e di riunione

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 25 febbraio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RATTAZZI.

**Alla interpellanza del deputato Boggio circa le adunanze e gli atti dei Comitati di provvedimento, l'onorevole presidente del Consiglio, barone Ricasoli, replicò accennando alle condizioni legali dei Comitati e di ogni altra associazione politica, espose l'operato del Governo in questo rapporto e spiegò i propri intendimenti per l'avvenire. — Presero parte alla discussione gli onorevoli Macchi, Crispi, Lanza Giovanni, Brofferio ed altri. — Gli onorevoli Spaventa, Finzi ed altri deputati avevano presentato il seguente ordine del giorno:**

La Camera, soddisfatta delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, confidando che il Governo saprà conciliare il rispetto delle libertà sancite dallo Statuto con la tutela efficace dell'ordine pubblico e l'inviolabilità dei diritti spettanti esclusivamente ai poteri costituiti, passa all'ordine del giorno.

**Un altro ordine del giorno era stato proposto dal deputato Scrugli e così formulato:**

La Camera, soddisfatta delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, passa all'ordine del giorno.

**L'onorevole Macchi proponeva l'ordine del giorno puro e semplice. Allora l'onorevole Depretis così parlò:**

Ho chiesto la parola allorchè l'onorevole Boggio portava in campo l'esempio dei corpi morali e di una famosa società religiosa. Io voleva notare la differenza enorme che corre tra i due casi. I corpi morali hanno dalla legge vita

e veste di persona giuridica, il loro modo d'esistere, la loro esistenza istessa dipende intieramente dalla legge.

Perciò il legislatore può variare quel modo speciale giusta il quale ha consentito alla esistenza dei corpi morali, e può anche toglierli di mezzo nell'interesse generale dello Stato. Ma qui, signori, il caso è affatto diverso.

Quando si tratta di un diritto politico e dell'esercizio di questo diritto, l'impero del legislatore va fino a regolarne l'esercizio e a reprimerne l'abuso quando siasi verificato; ma non gli è permesso, in paese libero, nessun provvedimento preventivo col quale facilmente potrebbe poi impedire l'esercizio dello stesso diritto. Su questa massima le dottrine dei pubblicisti sono unanimi, come sono ad essa conformi le leggi dei paesi retti con Governo parlamentare.

Il diritto d'associazione, come il diritto della libertà individuale, della libertà di coscienza, quello di pubblicar con le stampe le proprie opinioni, sono diritti inalienabili, eminentemente politici, e la legge può regolarne l'esercizio e frenarne l'abuso, ma sempre sotto la condizione sacramentale che, nell'ordine costituzionale, non sono ammessibili leggi preventive che possano minimamente porre ostacoli al libero esercizio di questi diritti.

Infatti noi vediamo non solamente l'Inghilterra, patria classica della libertà, ma tutti i paesi liberi, informare le leggi politiche esattissimamente a questi principii.

Lo Statuto fondamentale del Belgio in due articoli consacra il diritto d'associazione e di riunione, e sempre proclamando la massima che il diritto non possa esser sottomesso ad alcuna misura preventiva.

Altro esempio abbiamo nella legislazione francese. Anche il Codice penale francese, prima della rivoluzione di luglio, aveva una disposizione somigliante a quella che esisteva nel Codice penale sardo, che fu abrogata nel 1848, come ha accennato l'onorevole presidente del Consiglio. Ebbene, appena dopo la rivoluzione del luglio 1848, con una legge,

se non erro, d'ottobre di quell'anno, venne tolta di mezzo quella disposizione, e fu consacrato il diritto d'associazione, e fu eliminato nel modo più esplicito ogni dubbio che potesse il diritto d'associazione essere impedito con misure preventive. Più tardi la monarchia di luglio abbandonò queste massime, ma noi tutti sappiamo dove si condusse.

Adunque, allorchè i cittadini, esercitando un diritto politico, non trascendono ad atti che costituiscano una violazione della legge, e possano, come reati, essere come tali colpiti, nè il legislatore, nè il Governo possono costituzionalmente ingerirsi di ciò che fanno i cittadini nel libero esercizio di un diritto che costituisce una franchigia politica.

E non solo i principii generali di diritto costituzionale, ma l'esperienza ci conforta a rispettare le libere associazioni. Dal 1848 in poi, nelle vecchie provincie del regno, si formarono moltissime associazioni, fra le quali primeggiano quelle di mutuo soccorso e d'istruzione; forse che l'esperienza abbia dimostrato che il legislatore avesse interesse di regolare l'esercizio di questo diritto? No; l'esperienza ha dimostrato l'inutilità di qualunque provvedimento; le associazioni si formarono, crebbero, prosperarono a vantaggio di sè stesse e dello Stato.

Abbiamo avuto un'associazione che in certi tempi, al suo nascere, destò dei timori, degli allarmi, dei sospetti, quella dei *Carabinieri italiani,* il cui scopo era quello di gettare in tutto lo Stato dei Comitati i quali dovevano chiamare la gioventù all'uso delle armi di precisione; or bene, questa associazione, lungamente vista con mal celato sospetto, quindi osteggiata, anzichè favorita dal Governo, non fu però mai apertamente fatta segno a speciali provvedimenti preventivi, e, dove potè stabilirsi, non fece che bene e rese dei veri servigi; ed ora vediamo con compiacenza grandissima il Governo stesso farsene promotore, e un Principe reale averne la presidenza.

E la stessa Società nazionale, contro la quale non si leverà certo voce di censura nel seno della maggioranza,

che cosa ha, quanto al modo della sua esistenza legale, che sia diverso dai Comitati di provvedimento? La Società nazionale ha stabilito in permanenza i suoi Comitati in tutto il regno; dichiara essere suo scopo di promuovere l'indipendenza e l'unità d'Italia e di voler provvedere con ogni mezzo legale per la più pronta attuazione della grande impresa nazionale. Che altro scopo hanno i Comitati di provvedimento? Perchè non avrebbero la stessa libertà d'azione?

Mi pare quindi che siano rigorosamente veri i principii dichiarati dall'onorevole presidente del Consiglio; solo mi permetterò di manifestare un dubbio.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che il Governo starebbe vigilante perchè, quando mai le associazioni politiche trascorressero ad atti contrari alle leggi, fossero mantenute nel dovere.

Sta bene, il Governo adempia pure al suo ufficio; ma io ho sentito dire, non so con quanto fondamento di verità, una cosa, sulla quale credo che il Governo debba essere egualmente vigilante.

Mi fu detto, che in alcune provincie del regno, alcune delle superiori autorità amministrative si permisero d'impedire con delle circolari la formazione dei Comitati di provvedimento.

Se questo fosse, io pregherei l'onorevole presidente del Consiglio a trovar modo di ricondurre al dovere anche questi poco accorti funzionari, i quali rappresentano così male il Governo nelle provincie.

Io spero che il signor ministro provvederà perchè questi funzionari si uniformino esattamente alle intenzioni che egli ha così degnamente e così chiaramente manifestate alla Camera.

Io credo poi che non sia conveniente, dopo una discussione come questa, lo accettare l'ordine del giorno formulato da alcuni degli onorevoli deputati che siedono alla destra della Camera.

Dopo le dichiarazioni così esplicite ed aperte fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, un ordine del giorno diretto a tracciare la via che il Ministero debbe seguire mi pare affatto fuor di luogo.

Il Ministero ha manifestato chiaramente le sue intenzioni intorno alla libertà delle associazioni politiche ed ha dichiarato che saprà mantenere illesi gl'interessi dello Stato, e a me pare che la Camera, unanime con le opinioni del ministro in questa speciale questione, non debba far altro che adottare un ordine del giorno, con cui, preso atto delle dichiarazioni del signor presidente del Consiglio, si passi senz'altro all'ordine del giorno.

**Ritirato dall'onorevole Spaventa, anche a nome degli altri proponenti, l'ordine del giorno sovra riportato, e ritirato l'ordine del giorno puro e semplice, fu approvata all'unanimità la proposta del deputato Lanza Giovanni in questi termini:**

«La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno.

## Nomina dell'onorevole Depretis a ministro dei lavori pubblici

L'onorevole Depretis fu nominato ministro dei lavori pubblici nel Gabinetto Rattazzi con R. decreto del 3 marzo 1862 annunziato alla Camera dei Deputati nella seduta del 7 marzo stesso.

## Rielezione e convalidazione

Rieletto l'onorevole Depretis nel collegio di Stradella fu convalidata la sua elezione dalla Camera nella seduta del 29 marzo 1862, nella quale prestò giuramento.

# Convenzioni per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico.

**Il disegno di legge concernente l'approvazione di tali Convenzioni era stato presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, Peruzzi, il 8 dicembre 1861. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Salvoni, Romeo Pietro, Melegari Luigi, Majorana Benedetto, Lacaita, Sella, Mattei Felice, Malenchini e Conti Pietro relatore, quest'ultimo presentò due relazioni, l'una il 14 febbraio 1862 e l'altra relativa alla Convenzione Florio per la Sicilia il 9 aprile. — La Convenzione Florio pel servizio lungo le coste della Sicilia fu votata a parte e fece oggetto di una legge speciale.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta dell'8 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

**L'onorevole Depretis, succeduto all'onorevole Peruzzi nel ministero dei lavori pubblici sostiene la discussione di questo disegno di legge. — Avvertenze e spiegazioni dell'onorevole Depretis al cominciare della discussione:**

IL MINISTERO accetta in massima il disegno di legge quale venne precedentemente concordato tra i concessionari, la Commissione ed il Ministero; non debbo però dissimulare alla Camera un'avvertenza.

Ieri essa ha sentito parlare d'economia; ora io dirò francamente che in taluna delle linee che sono contemplate in

questo progetto, se mai la Camera crederà d' introdurre qualche risparmio, io non mi vi opporrò con troppa insistenza.

Le poche modificazioni che il Ministero aveva in pensiero d' introdurre nella legge furono accettate dalla Commissione e dalle parti. Se si crederà nella discussione di discuterne qualche altra, si vedrà se sarà il caso di ammetterla. Del resto, ripeto, il Ministero non ha obbiezione da fare a questo disegno di legge.

Se il presidente poi me lo permette, io aggiungerei anche qualche parola sopra il progetto di formare una compagnia di navigazione, sul quale l'onorevole mio antecessore, l'onorevole deputato Peruzzi, occorrendo, saprà dare qualche maggior spiegazione.

È pervenuta ieri l'altro a sera al Ministero un'istanza di una persona che appare rappresentante di una progettata grande compagnia di navigazione. Un'istanza simile era stata presentata all'onorevole Peruzzi, il quale aveva risposto alla dimanda di assecondare questo grandioso progetto con una lettera nella quale diceva che prima di esaminare la proposta voleva che si adempissero certe condizioni.

A dir vero queste condizioni, che saviamente l'onorevole mio antecessore richiedeva prima di esaminare questa proposta, non furono adempiute; ond' io rimasi perplesso se fosse cosa di tal natura da doverne intrattenere la Camera. Ma siccome questo progetto ha ottenuto al suo nascere l'appoggio morale di personaggi ragguardevolissimi e onorandissimi, e con lo stesso si viene a proporre una riduzione del sussidio annuo che il Governo dovrebbe pagare, ed anche si viene a proporre l'abbandono delle anticipazioni che il Governo fa per aiutare le compagnie nella loro formazione, così io credetti conveniente di farne parola alla Camera.

**Dopo schiarimenti dell'onorevole Peruzzi ed in risposta all'onorevole Susani:**

Dirò poche parole per rettificare un errore, o forse una meno esatta espressione che mi è sfuggita quando ho accennato alla compagnia italo-orientale; mi pare d'aver detto che questa compagnia offriva un ribasso del sussidio e l'abbandono dell'anticipazione. Io ho detto che l'onorevole mio antecessore aveva richiesto l'adempimento di alcune condizioni; non ho detto che tutte queste condizioni non fossero adempiute, ho detto che alcune mi pareva che evidentemente non lo fossero, di altre mi si asseriva bensì che lo fossero, ma non mi si provava che la cosa fosse realmente come si asseriva. Del resto io, non meno dell'onorevole Peruzzi, auguro alla compagnia italo-orientale un prospero avvenire.

Dirò anche poche parole all'onorevole Susani, il quale, quantunque abbia combattuto la legge (*Ilarità*), tuttavia ha manifestato delle idee nelle quali io acconsento.

Se si potesse fondare una grande compagnia di navigazione ed imporle l'obbligo di fondare dei cantieri di costruzioni navali nello Stato, l'obbligo di stabilire grandi officine di costruzione di macchine ed altro, certo questa sarebbe una grande fortuna pel paese; ma resta a vedere se noi siamo in tali condizioni da averla questa grande compagnia a cui si possano imporre questi obblighi; io credo che le condizioni del paese siano tali per cui tal fatto non è possibile.

Ma l'onorevole Susani diceva: il motivo per cui non potete avere una compagnia è chiaro; avete fretta nell'esigere tutti i servizi; se aveste ideato il capitolato diversamente, era possibile di avere una compagnia unica, potente, la quale avrebbe meglio provveduto ai bisogni a cui si vuole provvedere con questo disegno di legge. Io forse, per questa legge,

avrei fatto meglio di ricorrere all'espediente cui si rivolsero in qualche caso alcuni dei ministri della precedente amministrazione, di mandare a sedere su questi banchi un regio commissario; ma io sapeva che nella Camera questa legge aveva molti fautori, la vedeva accolta dal Governo, dalla Commissione e dalle parti interessate; mi parve che non dovesse incontrare difficoltà; perciò io stesso ne ho assunta la responsabilità e l'incarico di difenderla nell'interesse del Governo, anche sapendo le probabili opposizioni.

Dico dunque che l'obbiezione dell'onorevole Susani sarebbe ragionevole se altre fossero le condizioni del paese, ma nelle condizioni attuali del paese importa di avere immediatamente questi servizi.

Questi contratti principiarono con la rivoluzione di Sicilia, e andarono sempre crescendo. Si è dovuto provvedere con servizi temporari con la compagnia Frassinet alle comunicazioni tra Genova e la Sicilia. Altri servizi si sono stabiliti a un di presso nello stesso modo, quelli, ad esempio, della compagnia Zuccoli, alla quale succederà il signor Accossato.

Vede dunque l'onorevole Susani che queste combinazioni sono una necessità del momento.

Sta bene che si sarebbe potuto far meglio aspettando una più grande compagnia; ma nelle condizioni attuali del paese, quello che si voleva era d'avere il più prontamente possibile delle compagnie di navigazione, le quali mettessero in comunicazione tra loro le varie parti dello Stato. Ciò si ottiene con questi contratti, e per conseguenza io credo che si fece bene a stabilirli.

D'altra parte c'è un rimedio assai facile, al quale io spero darà la sua adesione anche l'onorevole Susani, ed è che si cercherà (ed io per mia parte dichiaro all'onorevole Susani che sono disposto ad assumerne l'impegno), si cercherà, dico, di ottenere una fusione di queste diverse compagnie.

L'onorevole Peruzzi ha accennato alla grande fusione delle Società industriali delle ferrovie francesi, e giustamente;

quindi giova sperare che senza molte difficoltà si riescirà a fondere insieme anche queste Società di navigazione, ed appunto quando si tratterà la fusione delle diverse compagnie, sarà allora il caso di vedere se potremo imporre l'obbligo di cantieri, ed altre condizioni, le quali, anche offendendo un pochino i principii severi dell'economia politica, riescano però a creare nel paese un mezzo nuovo e potente di prosperità e di ricchezza.

Detto questo, ho poche cose da aggiungere su questo disegno di legge. Debbo però affrettarmi, a dichiarare anche un'altra cosa.

L'onorevole Susani ha parlato di economie, ed ha dichiarato quali potrebbero essere quelle che, secondo lui, sarebbero lodevoli.

Io concorro nella sua opinione, come sono d'accordo con l'onorevole Peruzzi, il quale ha detto che certe linee le quali paiono meno profittevoli sono quelle sulle quali appunto più specialmente deve portarsi l'attenzione del Governo. Ed io spiego chiaramente il mio pensiero.

Io ho visto nel disegno di legge, quale venne modificato dalla Commissione, aggiunta la linea da Genova a Marsiglia. Siccome quella linea è già sufficientemente servita in altro modo, io credo che in questo caso noi potremo fare un'economia senza nessun danno. Ma se, per esempio, si trattasse di fare un'economia sul servizio dell'arcipelago toscano, sul servizio da Cagliari a Palermo, ed anche direi da Cagliari a Napoli, io, per verità, sarei molto esitante ad acconsentire a simili economie, perchè queste linee, più forse delle altre, riescono utili, in quanto che provvedono eminentemente allo scopo di questa legge, a procurare cioè la coesione politica di tutte le parti d'Italia, ad accrescere le sue forze produttive, le quali si accrescono sempre in ragione diretta dei mezzi di comunicazione, ed infine provvedono a creare la base della marina militare, cioè un personale ed un materiale mercantile, senza del quale qualunque provvedimento che

noi facessimo per creare una flotta da guerra riuscirebbe poco utile.

Dopo le mie dichiarazioni, che faccio nel modo il più esplicito, di dare opera immediatamente ad ottenere, se sia possibile, l'unificazione di queste compagnie, io spero che l'onorevole Susani vorrà essere un po' più benigno al disegno di legge quale venne formulato, e che io prego la Camera di voler sanzionare col suo voto, riservandomi tuttavia, se mai venissero proposte modificazioni, di prendere ancora la parola in proposito.

**All'onorevole Susani che aveva annunziato un emendamento per fare obbligo alle Società concessionarie di dare la preferenza ai costruttori nazionali, tanto per i raddobbi, quanto per le nuove costruzioni, e ciò dopo il primo quinquennio:**

L'ONOREVOLE Susani vorrebbe introdurre un emendamento alla legge; sperando che egli voglia rinunciare a questa sua idea, io gli farò una semplicissima osservazione.

Qualunque sia l'innovazione che si introduce nel capitolato, il medesimo impone al Governo l'obbligo di rinnovare le trattative per far accettare queste variazioni ai concessionari.

Il capitolato così come è presentato è accettato dai concessionari; se la Camera lo approva, avrà approvato un provvedimento definitivo; se la Camera introdurrà delle variazioni, per quanto possano parere ad alcuni ragionevoli, queste variazioni faranno sì che il Ministero dovrà ancora fare delle pratiche, rinnovare le trattative, per ottenere il consenso delle parti, e quindi dovrà perdere ancora tempo.

L'onorevole Susani e l'onorevole relatore avendo parlato dell'onere che con questa legge si viene ad imporre allo Stato, io mi credo in debito di esporre le cifre che ho raccolte al Ministero.

I servizi affidati alla Società Rubattino importano una spesa di 1,547,364 lire. Sono 73684 leghe di percorso. Noti la Camera che in questa cifra si comprende la linea Genova-Marsiglia, che viene sottratta, e quindi starà la cifra allegata dall'onorevole relatore. E noti ancora la Camera che questa cifra costituisce il *maximum* dell'onere che viene imposto allo Stato, al quale è riservata la libertà di fare una diminuzione fino al terzo.

La Società Accossato assume il servizio per un percorso di 110 mila leghe, che importano 3,082,464 lire, oltre i servizi che attualmente la Società ha da Napoli a Palermo, come subentrata alla Società Zuccoli.

Questi diversi oneri nel loro complesso formano la somma di lire 3,323,744.

Ma anche per la Società Accossato la cifra che ho indicata è il massimo degli oneri che vengono ad essere imposti allo Stato, in quanto che pei viaggi da Genova a Napoli, che costituiscono la parte principale dell' impresa, il Governo ha facoltà di diminuire il servizio fino alla metà, se bene ricordo.

Havvi poi la Società Florio, la quale fa un servizio di 37986 leghe con la spesa di lire 703,208.50.

In complesso l'onere massimo a cui si sottopone lo Stato, dai dati che ho sott'occhio e che posso comunicare all'onorevole Susani, ammonta a lire 5,574,316.50.

Date queste spiegazioni alla Camera, onde anche su questo punto la questione fosse chiarita, io non ho altro da aggiungere, e spero che la Camera vorrà approvare la proposta legge.

**Seduta del 10 marzo 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

**All'articolo 1° del quaderno d'oneri con la Società Rubattino. — In risposta all'onorevole Cugia che raccomandava gli approdi a Muravera e Siniscola nella costa orientale della Sardegna:**

L'ONOREVOLE deputato Cugia sa benissimo che bisogna conciliare gl'interessi delle località intermedie cogl'interessi dei punti estremi, che sono d'ordinario i più importanti; sicchè debbo limitarmi a dichiarare che farò il possibile per conciliare questi due interessi. Del resto, se la cosa sta come egli dice, se la Società Rubattino sarà interessata ad approdare nelle località da lui indicate, tempo permettendolo, per parte del Governo può star sicuro che non evvi difficoltà ad acconsentire al più gran numero di approdi che sarà possibile, ben inteso salvo gl'interessi dei punti estremi, che non vanno dimenticati.

**All'articolo 6, in risposta all'onorevole Mureddu relativamente al porto di Porto-Torres:**

RISPONDENDO all'eccitamento del signor Mureddu, debbo dire che io non credo possa mettersi in dubbio la volontà del Ministero di eseguire le leggi vigenti. Se il porto di Porto Torres è dichiarato di prima categoria, il Ministero deve spendervi tutti gli assegnamenti che la Camera avrà stanziati in bilancio per metterlo in condizioni migliori; ma capirà facilmente l'onorevole Mureddu che dopo tre o

quattro giorni dacchè io seggo al Ministero dei lavori pubblici non posso essere in grado di dirgli quali saranno precisamente i lavori che si potranno fare. Questo posso dire che la materia dei porti è una di quelle su cui il Governo porterà la maggiore attenzione.

**Ancora all'onorevole Mureddu per pregarlo di ritirare un emendamento:**

Prego il deputato Mureddu di aver presente anche una considerazione amministrativa. Importa che questa legge sia votata, ed importa nell'interesse stesso della Sardegna, la quale ha veduto con molto piacere i nuovi piroscafi della Società Rubattino comparire sulle sue coste a cambiare, come ha detto nell'ultima seduta l'onorevole Peruzzi, quasi l'opinione pubblica. Ora la Società Rubattino ha nel suo capitolato delle linee assai gravose. Il servizio dell'arcipelago toscano è un servizio che impone un onere grave e a pura perdita; il servizio da Cagliari a Palermo, che si migliorerà col tempo, ma attualmente non si può fare che a perdita, almeno tale è la mia opinione; così il servizio da Cagliari a Napoli.

Ora, se variando il capitolato noi veniamo a rendere più grave la condizione della compagnia, la quale ha già una parte del materiale preparato, noi la mettiamo in condizioni tali che non so se sarà disposta a conservare questa convenzione alla quale io aderisco.

Io ho insistito nell'ultima seduta su questo punto, che cioè dal momento che la Camera può essere persuasa come questa convenzione potrebbe forse essere migliore, ma nelle circostanze attuali è utile, non introduca delle variazioni, le quali, se non fossero accettate, renderebbero nullo il beneficio di questa convenzione.

Io quindi prego l'onorevole Mureddu per lo stesso interesse della Sardegna, di cui egli è sicuramente caldo sostenitore, lo prego, dico, a ritirare il suo emendamento.

**L'emendamento dell'onorevole Mureddu non essendo appoggiato non ha seguito.**

**All'articolo 6. — Spiegazioni all'onorevole Ricci Giovanni sulla velocità media stabilita:**

Io credo che per *velocità media* s'intenda quella che viene determinata sul percorso totale dei viaggi, cioè sulle ore impiegate nel tragitto che il bastimento deve fare. Questo almeno è il senso che io do alle espressioni della legge, e credo che tale sia anche il senso che le ha dato la Commissione.

**All'onorevole Bixio che vorrebbe fosse determinato il miglio alla prova come si usa per il materiale da guerra inglese:**

Vorrei pregare l'onorevole mio amico Bixio a non insistere di troppo su questo punto. Vedremo all'esecuzione quello che si potrà fare. Quello di che posso assicurarlo si è che nelle intelligenze passate tra il Ministero ed i concessionari fu intesa la media annuale. Ora mi pare che non convenga variare la legge e dare alle disposizioni del capitolato un senso diverso da quello che gli hanno dato le parti contraenti.

**L'onorevole Bixio insiste ed il presidente lo invita a formulare l'emendamento nel senso enunciato:**

**Bixio.** Ove nè la Commissione, nè il Ministero lo accettino, non so nutrir fiducia che venga approvato.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Ma dal momento che ho dichiarato che le parti contraenti hanno inteso di stabilire che la media sarà la media annuale, l'onorevole deputato Bixio può essere sicuro che le istruzioni alla Giunta nominata per formare il regolamento saranno conformi a questa massima ed alla dichiarazione che ho fatta innanzi alla Camera.

**Bixio.** Ritiro l'emendamento.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Io capisco che sarebbe stato meglio mettere questa frase nel testo stesso della legge, per togliere ogni dubbio, e potrebbe forse l'onorevole Peruzzi dire i motivi per cui non si è fatto, ma io credo che, anche tralasciando quest'espressione dichiarativa della legge, la si può ancora interpretare nel senso da me indicato.

Del resto poi mi pare che dopo le dichiarazioni da me fatte ogni dubbio ed ogni scrupolo debbano cessare.

**All'onorevole Peruzzi il quale ritiene si sia voluto stabilire la media per ogni viaggio e non annuale:**

Io non posso far altro che dichiarare alla Camera, che avendo interrogato la direzione generale delle poste, che è quella cui spettano questi contratti, ebbi da essa la dichiarazione che essa intese per media la media annuale.

**Dopo riserve su tale questione, fatte dagli onorevoli Michelini e Susani:**

Prego la Camera d'avvertire che, ove si volesse adottare che la velocità media debba essere la media annuale, io non ho nessuna difficoltà che sia ciò anche espresso nella legge.

Il sistema a cui accennava l'onorevole Peruzzi è il più favorevole allo Stato, non c'è dubbio. Dopo questo sistema

quello che è meno favorevole è quello che consiste nello stabilire la velocità media annuale, e finalmente, dopo questo ancora, il meno vantaggioso è quello indicato dall'onorevole Bixio.

**Susani.** Ma è il più giusto.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Che dà però una velocità minore.

**Bixio.** Aumentatela.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Bene, si tratta dunque d'aumentare la cifra che esprime la velocità. Ma la Camera capisce che questo non può farsi in altro modo che d'accordo con le parti contraenti; io qui non sono in grado di sciogliere la questione senza il consenso delle parti.

**L'onorevole Susani propone la sospensiva:**

Io DICHIARO di accettare la proposta sospensiva fatta dall'onorevole Susani. Mi pare evidente la necessità di accettarla. Io ebbi dalla direzione generale delle poste notizia che il senso di questa stipulazione si è che s'intende una media annuale.

L'onorevole Peruzzi, che ha segnato il contratto, dichiara che la media è per ogni viaggio.

Sicuramente questa divergenza è l'effetto di un equivoco, e non altro, come ha osservato l'onorevole Peruzzi.

L'onorevole Bixio vorrebbe alla sua volta che fosse accertato in modo più preciso quale dovrà essere la media velocità di questi bastimenti, nell'esperimento di prova, o come suolsi d'ordinario determinare la velocità dei piroscafi. Io veramente mi accosterei al sistema desiderato dall'onorevole Bixio; ma, siccome non si può venire ad alcuna conclusione sulla cifra senza il consenso delle parti contraenti, credo che sia una vera necessità di rimandare questo

articolo alla Commissione. Io posso accertare la Camera che i contraenti sono presenti a Torino; per conseguenza io potrei sentirli domani, e concertare d'accordo con la Commissione una relazione tale che escluda qualunque dubbio, e sulla quale la Camera possa pronunciare il suo giudizio.

**L'articolo 6 è rinviato alla Commissione.**

**All'articolo 19. — L'onorevole Valerio voleva che si dicesse *in caso di guerra* invece che « in caso di guerra marittima sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio. » — Ragionano su questo punto gli onorevoli Peruzzi, Bixio e Susani. — L'onorevole Depretis osserva:**

MI PARE che noi prolunghiamo la discussione sopra ipotesi che, se ci pensiamo bene, sono assai lontane dalla realtà. Noi facciamo qui sottilmente una distinzione tra guerra marittima e guerra non marittima, e vogliamo stabilire obblighi e condizioni diverse nei diversi casi. Ma sarà poi tanto facile che noi abbiamo una guerra che non sia anche marittima?

*Un deputato a sinistra*. Con la Svizzera. (*Ilarità*)

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Dio buono! Una guerra con la Svizzera! Mi si cita un esempio così lontano da tutte le probabilità e possibilità che in verità non si deve darvi nessuna importanza. Io non posso credere che sopra simili considerazioni noi dobbiamo appoggiarci nell'adottare una disposizione di legge. La guerra che noi avremo la conosciamo tutti; essa sarà una guerra terrestre e marittima, non c'è dubbio; perciò sta bene aver facoltà d'impadronirci dei bastimenti, come di fare tutto quello che occorre per condurre la guerra vigorosamente.

Mi si permetta anche un'osservazione. Io, rispettando la libertà della discussione, debbo tuttavia pregar la Camera di affrettarla. Importa per gravi motivi il vedere al più presto eseguita questa convenzione. L'approvazione di questa legge si è ritardata già di troppo, la Camera lo sa. Già più volte si era sollecitata l'urgenza di questa legge; ma la sua discussione, ora per un motivo, ora per l'altro, si è sempre differita.

Se noi entriamo in sottili distinzioni sopra ciascun articolo della convenzione o del capitolato, se noi vogliamo perfezionare questa convenzione, che suppongo sarà stata maturamente e minutamente studiata e discussa dal mio antecessore con le parti contraenti, io prego la Camera di osservare che si metterà forse il Ministero nella necessità di domandare ancora un aggiornamento, onde potersi concertare, e venire poi alla Camera a domandare la sanzione del disegno di legge.

**Susani.** Qui bisogna venire ad una conclusione, perchè mi pare che l'onorevole ministro chieda che sia mantenuto l'articolo qual'è...

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* No, accetto l'emendamento Bixio.

**Susani.** Respinge l'emendamento Valerio?

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Io mantengo la legge proposta.

**E rispondendo all'onorevole Susani riprende:**

Io DICHIARO che non ho alcuna difficoltà di accettare l'emendamento del deputato Bixio, come ho già detto, e che non ho alcuna difficoltà ad accettare quello del deputato Valerio. Io ho detto solamente che, se noi entriamo in distinzioni, come sarebbe nel caso dei due emendamenti

proposti dall'onorevole Peruzzi, non vorrei poi che ci trovassimo nella necessità di dover rimandare diversi articoli alla Commissione, e così creare difficoltà e perdite di tempo.

**L'articolo 19 è poi approvato con l'emendamento dell'onorevole Valerio e con l'aggiunta proposta dall'onorevole Bixio per dare facoltà al Governo di prendere possesso dei bastimenti, retribuendo alla Società quel compenso che sarà determinato da un Consiglio d'arbitri.**

### Seduta dell'11 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

**L'onorevole relatore Conti riferisce sull'articolo 6, che era stato rinviato alla Commissione, ed a nome di essa propone che quanto alla questione della velocità dicasi: *velocità media semestrale.* Raccomanda insieme all'onorevole Valerio di non adottare più nei contratti la *velocità media* ma quella *minima* determinatamente, allo scopo di evitare inconvenienti possibili. — L'onorevole ministro Depretis dà le seguenti spiegazioni:**

ANZITUTTO mi preme di constatare che le parti contraenti, come mi fu confermato nuovamente dalla direzione generale delle poste, quando hanno parlato di velocità media intesero velocità media annuale. E tanto è ciò vero, che nel contratto Accossato fu adottato un altro sistema, essendosi stipulato sulla velocità minima. E quest'ultimo sistema adottato nel capitolato Accossato offre senza dubbio maggior sicurezza e maggior garanzia.

Nel contratto Palmer fu adottata invece la velocità semestrale, e l'onorevole Valerio dal capitolato Palmer avrà veduto in che modo siasi determinata la velocità semestrale.

Dal momento adunque che abbiamo migliorato, poco o molto che sia, le condizioni del contratto nell'interesse dello Stato, la Camera, avuto riguardo ai precedenti, alla buona

fede con cui le parti eransi obbligate ad una velocità media annuale, può accettare, a parer mio, come un vantaggio questo emendamento.

E poichè sono su questo argomento, io noterò che sono d'accordo con l'onorevole Bixio intorno alla convenienza che vi sarebbe, se si trattasse di fare un nuovo contratto, di prendere un'altra base per determinare la velocità.

Io ho esaminato diversi contratti di navigazione postale analoghi a quello che stiamo discutendo, e ho veduto che veramente l'ultimo contratto fatto in Francia si fece determinando la velocità sulla velocità di prova, calcolandola di due nodi superiore alla velocità media; ma non nego che v'hanno altri contratti stipulati sopra una velocità media annuale, ed anche con una velocità assoluta, cioè tante ore per fare un determinato tragitto; sistema questo che si avvicina a quello adottato da noi nel contratto Accossato.

In questo stato di cose, ed ammesso che si sarebbe potuto introdurre una disposizione più razionale, siccome però realmente, come diceva il signor relatore, il concessionario ha già fatto i suoi contratti per mantenere la debita velocità, io credo che la Camera possa senza timore accettare l'emendamento come una miglioria introdotta nel disegno di legge.

**Dopo tali spiegazioni, la Camera approva l'emendamento proposto dalla Commissione perchè la media sia calcolata di semestre in semestre.**

**Sulla proposta dell'onorevole Ricci Giovanni relativa all'articolo 24 per prevedere il caso di cessione della impresa a stranieri:**

Mi dispiace dover dichiarare che non potrei accettare, senza intendermi coi concessionari, il nuovo emendamento che vorrebbe proporre il deputato Ricci; è una disposizione assai grave e occorrono nuove trattative con le parti per vedere se accettano o no la proposta.

Io capisco che, se si fosse prevista questa questione, la si sarebbe risolta; ma parmi impossibile che una stipulazione che importi la perdita di tutta o di parte della cauzione possa aggiungersi adesso ad un disegno di legge di cui conosciamo tutti non solo la necessità, ma l'urgenza; ad un disegno di legge che riguarda un contratto che ha già cominciato ad essere eseguito, e che quando non venisse approvato per legge espone lo Stato a pagare un'indennità.

Ad ogni modo io faccio notare che, quando la Società contravvenisse alle disposizioni della legge, sarebbe sempre tenuta ai danni e agli interessi per l'inosservanza del contratto; debbo notare che il Governo, avendo la facoltà di dichiarare risolto il contratto, non perde per ciò il diritto di ripetere i danni che allo Stato possono derivare dall'infrazione del contratto stesso.

**E in appresso:**

Io prego la Camera di voler osservare in qual sistema noi entriamo. Mentre si discute un disegno di legge, durante la discussione la Camera, i suoi membri ed il Ministero debbono mettersi in relazione coi concessionari e trattare una nuova convenzione. Ma in nome di Dio, se le discussioni del Parlamento procedono in questo modo, noi non rimaniamo entro i confini delle rispettive attribuzioni dei poteri dello Stato, noi non procediamo su quella via che dobbiamo tenere, e dalla quale ci siamo anche di troppo scostati.

Dal momento che è stato presentato il progetto del Ministero, progetto che è stato il frutto di un lungo studio, di lunghe trattative; progetto che, torno a dire, non sarà forse il migliore, ma è, per quanto io credo, tutto quello

che si è potuto ottenere; ora, se a questo punto, dopo tre giorni di discussione, in occasione di una proposta che sorge sopra un ultimo articolo, dovrà sospendersi la discussione del progetto, tenersi sospesa l'approvazione della legge e trattare coi concessionari, io non so quando arriveremo alla fine.

Io prego la Camera di non voler aderire ad un simile sistema.

**Dopo altre osservazioni dell'onorevole Ricci Giovanni, il quale conclude facendo istanza alla Camera perchè tale questione sia rinviata all'esame della Commissione:**

Dopo che l'onorevole Ricci ha fatto notare che la discussione sarà ancora protratta ad altra seduta, certamente cessano in gran parte i motivi per cui io mi sono opposto al suo emendamento, quindi non dissento a che ancora una volta, se vi è tempo, si tratti coi concessionari, sebbene, ripeto, io non veda tutti i pericoli ai quali l'onorevole Ricci accennava.

Sono con lui d'accordo nel non volere che questo contratto passi in mano di una Società forestiera, ma non ne vedo il pericolo dopo che abbiamo stabilito che la cessione non possa farsi se non per legge.

D'altronde poi abbiamo un mezzo efficace per impedire questa violazione del contratto; noi ritiriamo il sussidio. Quando alla Società Rubattino venisse in mente di cedere il contratto a una Società straniera, e che il Governo, valendosi delle disposizioni del contratto stesso, la diffidasse che il contratto è risolto e per conseguenza cessasse dal sussidiarla, crede l'onorevole Ricci che la Società forestiera potrebbe continuare, e che si verificherebbero gl'inconvenienti da lui tanto temuti? Io non lo credo.

**Mosca.** Cessa il servizio.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Domando perdono: quanto al servizio vi è la disposizione nel contratto, che quando arrivano le circostanze straordinarie il Governo può impadronirsi del materiale, quindi non vi è il pericolo che l'onorevole Ricci teme.

Con la facoltà adunque che il Governo ha di risolvere il contratto e di ritirare il favore che accorda a questa Società, senza del quale è impossibile che la Società viva, io credo che gl'interessi del paese sono abbastanza guarentiti.

**L'onorevole Ricci Giovanni presenta il seguente articolo:**

**Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la Società sarà tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possano derivare allo Stato, ed a cautela potrà il Governo senza autorità di giustizia procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale.**

**Sul quale l'onorevole Depretis così si esprime:**

Ho già dichiarato alla Camera che, se la discussione continua, non ho difficoltà alcuna di accettare il rinvio; intendiamoci bene, non accetto l'articolo, accetto il rinvio.

Non vi ho nessuna difficoltà, sebbene non abbia mutato opinione sulla questione; imperocchè (mi permetta la Camera) quando penso che col capitolato, con cui si fa la concessione a questa compagnia, si comincia a stabilire una anticipazione di un milione e ottocento mila lire da restituirsi in molti anni, che quest'anticipazione dà il diritto alla pignorazione di una parte di materiale corrispondente, che inoltre questa compagnia riceve annualmente una sovvenzione di un milione e 500 mila lire dallo Stato, io dico: venga pure questo caso in cui la compagnia, contravve-

nendo alla legge, faccia cessione ad altri del suo contratto. Quali sono le armi che ha in mano lo Stato? Le armi sono queste: prima di tutto il sequestro del materiale fino a concorrenza delle somme non ancora restituite, poi la cessazione del sussidio, poi, a mio avviso (e in questo dissento forse da alcuni dei preopinanti), il Governo ha il diritto di far causa alla società per l'indennizzo dei danni. Se poi questo caso avvenisse in circostanze straordinarie, quando ci fosse la guerra, allora evidentemente, a termini della stessa convenzione, il Governo ha il diritto d'impadronirsi del materiale della società.

Con tutte queste cautele io credo che non ci sia il pericolo temuto dall'onorevole Ricci, perchè, se le cose, come ha fatto osservare l'onorevole Peruzzi, fossero in tale condizione per cui una compagnia potesse fare questi servizi senza il sussidio di un milione e mezzo che dà lo Stato, è certo che questi servizi lo Stato potrebbe procacciarseli esso stesso con assai minor sacrifizio.

Fatte queste osservazioni, io dichiaro che non mi oppongo al rinvio, perchè sono così animato dal desiderio di vedere approvata questa convenzione, che anche a costo di sacrificare un po' d'amor proprio, io sono dispostissimo ad assoggettarmivi, ed a rinnovare non una, ma dieci volte i tentativi, affinchè questa convenzione riesca approvata procurando con essa un vero ed effettivo benefizio allo Stato.

**L'articolo è frattanto rinviato all'esame della Commissione.**

**Nella seduta del 12 marzo fu poi approvato nei seguenti termini, concordato fra la Commissione ed il Governo:**

Art. 26. Oltre la risoluzione del contratto nel caso contemplato dall'articolo 24, la Società sarà non solo tenuta all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e pericolo dei concessionari.

**All'articolo 2° della convenzione Rubattino, l'onorevole Bixio propone che il rimborso delle lire 1,800,000 da anticiparsi dal Governo anzichè in dieci anni si debba convenire in quindici anni.**

Prego la Camera di non accettare l'emendamento dell'onorevole Bixio.

Finora ho preso la parola per difendere gl'interessi dei concessionari, a danno quasi degl'interessi dello Stato. Adesso mi pare che il vento abbia mutato e mi tocca a prendere la parola per difendere gl'interessi della finanza e ricusare un favore dal concessionario non domandato.

Lo dico francamente: nelle condizioni in cui siamo, tale proposta non ha altro vantaggio che questo: essa non sarà ricusata dal concessionario. È impossibile che il concessionario la ricusi, e se vorremo anche dare di più, troveremo sempre migliore accoglienza. Ma non è questa la questione. L'onorevole Bixio diceva: voi volete far niente, ci date una miseria, fate le cose da poverini; va bene, facciamo poca cosa, ma pure qualche cosa facciamo; se poi vogliamo fare di più, la Camera ha una occasione opportunissima, quando verrà la discussione del bilancio: allora, rivolgendosi ai ministri, ed il ministro dei lavori pubblici sentirà quest'eccitamento molto volentieri, dirà: signori ministri, migliorate le condizioni del servizio postale marittimo, rinnovatele, siate più larghi; eccovi i fondi, pagate. Allora io lo capisco, questo eccitamento potrà farsi; la condizione delle finanze sarà sotto gli occhi della Camera, potrà decidersi con piena cognizione di causa; ma dopo quell'eccitamento noi non varieremo solamente un articolo, allora faremo il contratto di nuovo, e, prendendo per norma quelli più recenti a cui accennava l'onorevole Bixio, vedremo se è possibile di tramutare questi contratti in qualche cosa di più grandioso e che meglio soddisfi alle esigenze ed ai desiderii

dell'onorevole Bixio. Ma adesso il contratto è stipulato, la compagnia si accontenta di questo corrispettivo; perchè verremo ad aggiungere questo corrispettivo non domandato dalla compagnia? Le nostre finanze sono forse in condizioni tali da permettere che noi facciamo delle donazioni non domandate, e ci arroghiamo l'ufficio di tutori della compagnia? No, o signori, le nostre condizioni non permettono queste larghezze e queste donazioni.

L'onorevole Ricci diceva in che potesse consistere il vantaggio di questi maggiori termini accordati al concessionario per la restituzione dell'anticipazione; ma mi permetta l'onorevole Ricci: questo vantaggio è ben piccola cosa; egli lo sa meglio di me; la restituzione adesso come si fa? Si fa in dieci anni, a 180,000 lire all'anno senza interesse, quindi 1,800,000 lire è un favore di discreta considerazione. Se si accetta la proposta dell'onorevole Bixio, questa restituzione come si farà? In quindici anni, cioè in ragione di 120,000 lire l'anno.

Questa minor somma adunque che noi restituiremo e questa maggior ritenuta che conferisca una pignorazione più estesa, più prolungata, che dev'essere una grande garanzia per lo Stato, consisterà nel conservare la pignorazione per 600,000 lire, cioè per cinque annualità di 120,000 lire senza interesse.

Ecco in che consiste il vantaggio. Ma io credo che una considerazione d'ordine superiore debba prevalere. Io credo che la Camera non debba acconsentire a questa proposta, perchè è nostro dovere d'indagare e conoscere se il concessionario, dietro queste nuove larghezze che gli si vorrebbe fare, potrebbe senza suo detrimento accordare allo Stato qualche altro vantaggio. Senza di ciò non possiamo accettare l'emendamento dell'onorevole mio amico Bixio.

**L'emendamento è poi ritirato dall'onorevole Bixio e l'articolo 2° è approvato.**

**All'onorevole Sineo che aveva proposto un emendamento all'articolo 4° della Convenzione relativo alla velocità prescritta pei piroscafi circa la facoltà accordata alla Società di valersi dei bastimenti che possedeva:**

Debbo dire una parola su questo emendamento, che non posso accettare.

Prima di tutto dirò quali sono le notizie che ho sulla velocità di questi piroscafi, per le dichiarazioni che mi sono state fatte dai concessionari. Il *Sardegna* e l'*Italia* debbono cambiare la loro caldaia, debbono ricevere caldaie più grandi; quindi la loro velocità verrà aumentata. Il concessionario dice che la velocità sarà portata a dieci nodi. Sia pure solamente di nove, serviranno. Anche il *San Giorgio* è un bastimento discreto. Riguardo poi al *Moncenisio* ed al *Cagliari*, bisogna confessare che non hanno la velocità di nove nodi; il solo *Moncenisio* l'avrà in qualche caso, ma non sempre. Quindi l'uso dei due ultimi piroscafi è limitato ad alcuni viaggi soltanto. Con questa dichiarazione credo di rassicurare coloro i quali temono che si continui il servizio con un materiale scadente, al quale non si facciano le riparazioni occorrenti per ottenere un buono e lodevole servizio.

Dico poi che il Governo non crede che siavi contraddizione tra le disposizioni dell'articolo 4 della convenzione e le disposizioni dell'articolo 6 del capitolato. L'articolo 6 del capitolato stabilisce la media semestrale della velocità. Coll'articolo 4 della convenzione permettiamo questi piroscafi, ma non deroghiamo alla legge ed al patto generale; penserà il concessionario a soddisfarlo; ma se si accettasse l'emendamento dell'onorevole Sineo, col quale si viene a stabilire la velocità tassativa anche per questi cinque piroscafi, il concessionario sarebbe pregiudicato grandemente,

perchè non potrebbe più provvedere col nuovo materiale a riparare la poca velocità del materiale antico. Destinando i meno buoni piroscafi alle linee meno importanti, poi gli altri tenendoli ripuliti, riparati, in riserva a tempo, si aumenterà di certo la velocità, e cesserà il male di cui temono gli onorevoli preopinanti.

Con queste spiegazioni credo che anche l'onorevole Sineo potrebbe consentire a ritirare il suo emendamento.

**L'onorevole Sineo ritirò poi l'emendamento.**

### Seduta del 12 marzo 1862

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

**Sul quaderno d'oneri annesso alla Convenzione Accossato. — In risposta all'onorevole Bixio che chiedeva al Governo dichiarazioni e promesse circa i bacini necessari in diversi punti per agevolare alla Società l'adempimento dei patti stipulati relativamente alla velocità dei piroscafi:**

L'ONOREVOLE Bixio vuole assolutamente che io manifesti pubblicamente le mie intenzioni, che egli privatamente non ignora.

Io ho notato con lui gl'inconvenienti dell'attuale navigazione postale e la poca velocità che hanno i nostri bastimenti appunto per mancanza di cantieri di riparazione e di bacini, e per la scarsità del materiale.

Io ho potuto osservare che i bastimenti che fanno attualmente il servizio postale perdono spesse volte gran parte della loro velocità, perchè hanno lo scafo che non è pulito e non può ripulirsi, perchè hanno le caldaie piene di sale, e perchè fanno un servizio che quasi non esiterei a chiamare impossibile.

È dunque una cosa chiara che il Governo deve fare tutto quello che può, onde la marina abbia almeno una parte di quei mezzi che hanno le nazioni marittime.

Per conseguenza bisognerà pensare, almeno nei porti principali, come sarebbero Cagliari, Palermo, Napoli, Livorno, Portoferraio, Genova, a provvedere quanto prima sarà possibile perchè si stabiliscano dei cantieri, dei bacini, degli scali d'alaggio.

A questo proposito mi varrò della parola per rispondere a quanto mi fu domandato intorno al bacino da stabilirsi nel porto di Palermo.

In seguito al desiderio che fu esternato da. uno degli onorevoli deputati intorno ai lavori del porto di Palermo ho fatto ricerca di quello che si è fatto, e son venuto a sapere che appunto vi è il progetto di un bacino di carenaggio da farsi nel porto di Palermo, e ho dato immediate disposizioni perchè fosse sollecitata la compilazione del progetto, e si trovasse modo perchè l'amministrazione della guerra consentisse all'occupazione di una parte del porto di Castellammare, onde si possa senza ritardo procedere alla costruzione del bacino.

Assicuro dunque l'onorevole Bixio che il Governo farà tutto il possibile affinchè il servizio della marina a vapore cessi al più presto di trovarsi in una condizione, che egli deplora, in faccia a tutte le altre potenze che hanno una marina a vapore.

**Sulla proposta di aggiungere anche in questa Convenzione lo stesso articolo che era stato aggiunto nella Convenzione Rubattino:**

L'ARTICOLO introdotto nella convenzione Rubattino non può applicarsi alla convenzione Accossato, perchè qui non si parla della risoluzione del contratto; qui si dice solamente

che la Società non potrà cedere ad altri l'impresa, se non che per legge. Tutti i ragionamenti che si sono fatti in ordine alla concessione Rubattino si fondavano su ciò, che quella unica comminatoria della risoluzione del contratto escludeva le altre; per ciò si è creduto d'introdurre un nuovo alinea, in cui fosse detto che il concessionario sarebbe stato tenuto ai danni, e che il Governo avrebbe avuto facoltà d'impadronirsi del materiale; però la seconda parte di quell'aggiunta potrebbe forse essere accettata per mettere d'accordo le due convenzioni.

**Conti,** *relatore.* La Commissione è d'avviso che, non essendosi in questo contratto stabilita una penalità speciale o la risoluzione del contratto, la legislazione comune sia sufficiente a provvedere; perciò credo inutile l'aggiunta proposta.

**Alle insistenze dell'onorevole Ricci Giovanni risponde:**

Io dissi che non poteva quell'articolo applicarsi a questa convenzione. Del resto, per me credo che la convenzione stessa provvegga sufficientemente: ma, se si vogliono togliere di mezzo tutti gli scrupoli e riservare sempre allo Stato, nel caso in cui la società volesse fare un atto nullo, quello di cedere contro il disposto della legge il suo materiale, cioè vendere quando nessuno comprerebbe, perchè havvi nella concessione proibizione di vendita, se tale vendita non è autorizzata per legge; se si vogliono, dico, togliere tutti gli scrupoli (avendo io avuto cura di assicurarmi che i concessionari erano in piena buona fede, poichè li ho seriamente interrogati se accettavano questa fiera comminatoria, ed essi risposero che erano disposti a sottomettervisi), io quindi acconsento ben volentieri a che sia aggiunto un alinea, modificato però alquanto, il quale dica quanto è

scritto nella seconda parte dell'alinea che riguarda la convenzione Rubattino, cioè che nel caso d'infrazione a queste disposizioni di legge lo Stato avrà il diritto d'impadronirsi del materiale e di fare il servizio a conto e spese dei concessionari.

**E poi riprende:**

SARÀ forse un pleonasmo, ma per acquetare tutti gli scrupoli proporrei alla Camera d'accettare un emendamento in questo senso: che, nel caso di vendita fatta in contravvenzione dell'articolo precedente, il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere immediatamente al sequestro di tutto il materiale, e continuare il servizio a rischio e spese dei concessionari.

*(Il deputato Bixio fa segni di assenso).*

**L'onorevole Lacaita osserva che la Commissione non è di concorde avviso riguardo a quest'emendamento. Una parte della Commissione opina che il cercare d'introdurre troppe clausole nei contratti, il voler prevedere molte cose, suole spessissimo dare occasione non già ad evitare litigi, ma bensì a provocarne.**

PERMETTA l'onorevole Lacaita, io ho sostenuto ieri questa opinione e non l'ho cambiata oggi.

Si tratta d'introdurre nel contratto Rubattino una seconda stipulazione, la quale dica che, quando la Società contravvenisse al disposto dell'articolo 24, che le vieta di far cessioni non autorizzate per legge, il Governo avrebbe facoltà d'impadronirsi del materiale, senza giudiziale procedimento, e di continuare i servizi a spese ed a carico dei concessionari. Questa, mi permettano di dirlo, non è una disposizione

che possa considerarsi affatto inutile; e perchè ci sia una certa analogia nelle disposizioni dei due contratti che sono perfettamente identici, io prego la Commissione di volerla approvare.

**Il disegno di legge relativo alle Convenzioni Rubattino e Accossato fu dalla Camera approvato in questa stessa seduta (Voti favorevoli 219, contrari 9).**

**Presentato al Senato del Regno ed esaminato dall'Ufficio centrale composto dei senatori Matteucci, Di Collobiano, Serra Orso, Menabrea e Farina relatore, questi ne riferì il 8 aprile 1862.**

## SENATO DEL REGNO

### Seduta dell'8 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

**L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, al principiare della discussione generale fa le seguenti dichiarazioni:**

CREDO bene rispondere una parola alle osservazioni fatte dall'ufficio centrale intorno alla efficacia delle disposizioni, che sono sancite dall'articolo 3 per assicurare l'interesse dello Stato.

Fu notato giustamente dall'Ufficio centrale come sia dubbioso se la disposizione contenuta nell'articolo 3, l'oppignorazione cioè, che verrebbe con essa stabilita a vantaggio delle anticipazioni che lo Stato fa alla Compagnia sia abbastanza efficace.

Io riconosco la gravità delle osservazioni dell'Ufficio centrale, ed arriverò fino a dire che riconosco anche ragionevolissimo il dubbio messo avanti; ma dirò, che il Ministero

precedente ha sottomessa questa grave questione all'esame di uno dei nostri più esperti giureconsulti, la conclusione di questi si fu, che il sistema adottato nell'articolo 3 era il migliore che le leggi attuali presentavano per assicurare l'interesse dello Stato.

Io poi ebbi cura di vedere se mai nelle stipulazioni dei Governi vicini, che hanno contratti simili al nostro si fosse trovata qualche clausola più rassicurante a favore degli interessi dello Stato.

Ma per vero dire rinvenni a un dipresso le disposizioni che furono sancite nell'articolo 3 della Convenzione sottoposta al Senato; anzi dirò di più che rinvenni in altre consimili stipulazioni clausole anche meno precise, e meno rassicuranti.

Per esempio, ho esaminato il contratto stipulato fra la Compagnia dell'Indocina, dove non vi ha garanzia per assicurare lo Stato delle anticipazioni fatte, se non questa, che si lascia al ministro delle finanze la facoltà di prendere quelle cautele che crederà opportune per assicurare l'interesse dello Stato.

Dunque su questo punto, come ho detto, ammetto siccome ragionevoli le osservazioni dell'Ufficio centrale; ma trovo che la legislazione attuale, non avendo dato mezzo di guarentire maggiormente gl'interessi dello Stato, è necessità l'attenersi al partito che fu sancito con la Convenzione.

Però assicuro il Senato, e l'Ufficio centrale, che siccome la materia è grave, questa quistione formerà soggetto di studio per parte del Governo.

Ed io prenderò gli opportuni concerti con l'onorevole mio collega il ministro di grazia e giustizia onde esaminarla, e quando gli studi ci portino alla conseguenza che abbisogni un disegno di legge per tutelare maggiormente gli interessi dello Stato, e rendere in certo modo più completa e meno dubbiosa la nostra legislazione, mi farò un dovere

di sottomettere un apposito progetto all'approvazione del Parlamento.

Con questa dichiarazione credo avere dileguato i dubbi, che giustamente ha messo avanti l'Ufficio centrale.

**In risposta ad osservazioni dell'onorevole senatore F. M. Serra:**

Il Senato sa che questo disegno di legge fu allestito dalla precedente amministrazione, e che nell'altro ramo del Parlamento subì qualche leggiera modificazione.

L'iniziativa dunque non spetta all'attuale Gabinetto; tuttavia io ho dichiarato e nella relazione all'altra Camera e in quella che ho avuto l'onore di fare al Senato, come dichiaro adesso, che io credo che nello allestire questo progetto la precedente amministrazione abbia fatto tutto quello che era possibile di fare.

Credo che non si potessero ottenere contratti che nello interesse pubblico fossero più convenienti, nelle attuali circostanze. Ciò premesso, poichè l'onorevole senatore Serra non presenta una modificazione al disegno di legge, la quale avrebbe per conseguenza di rinviarlo all'altro ramo del Parlamento, e di ritardarne l'esecuzione e fors' anche d'impedire in gran parte i vantaggi che da questo devono derivare al paese, poichè, dico, l'onorevole senatore Serra si limitò ad alcuni eccitamenti, io spero di potergli dare risposte che lo appagheranno interamente.

Risponderò una parola in aggiunta a quello che ha detto l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale intorno alle osservazioni fatte sull'articolo 6.

Io credo che il terzo alinea, il quale venne aggiunto allo articolo 6 fu una conseguenza logica (come osservò il signor relatore) delle altre parti dell'articolo.

Bisognava provedere il caso in cui il prezzo alto del carbone, di cui si servono ordinariamente i piroscafi, consigliasse all'amministrazione dello Stato, ed a quella dei vapori di ricorrere ad altro combustibile.

Questo provvedimento era necessario, epperciò fu sancito nella legge con tali disposizioni che mi paiono conformi ad equità.

Infatti come è stabilito un correspettivo nel caso in cui il carbone si elevi, così bisognava stabilire un corrispettivo nel caso in cui un altro combustibile dovesse servire ad animare il vapore e dovesse occupare una maggiore quantità di spazio utile, e lasciasse un minor guadagno agli intraprenditori.

Ma v'ha di più. Era anche assolutamente indispensabile il prevedere e provvedere pei casi di mancanza del carbone.

Il signor senatore Serra sa quanti accidenti possono nascere in un servizio postale marittimo, il quale bene spesso può trovarsi incagliato se non ci fosse la libertà all'impresa di servirsi di questi combustibili.

Ora a siffatta evenienza bisognava provvedere nel contratto, bisognava stabilire un correspettivo, ed a ciò si è pensato col terzo alinea dell'articolo 3.

Credo poi che le basi adottate nell'articolo 3, che appunto si fondano sul maggior volume del combustibile, sul minore spazio che sarebbe riservato alla speculazione dell'intraprenditore, siano conformi, lo ripeto, all'equità. Non credo che possano queste clausole dar luogo a molti dubbi, a meno che non voglia il senatore Serra escludere affatto ogni dubbio nella interpretazione ed applicazione di un contratto di questa natura, al che non ha sicuramente pensato di arrivare l'onorevole senatore; del resto in questo stesso contratto evvi modo di risolvere i dubbi e le incertezze e contestazioni che possono insorgere.

Vengo alla seconda osservazione mossa dal signor senatore Serra.

Ho già avuto l'onore di rispondere nell'altra Camera all'eccitamento che mi veniva fatto da un onorevole deputato, appunto per provvedere ad alcuni interessi che non sono forse sufficientemente contemplati in questo disegno di legge.

La stessa risposta farò oggi all'onorevole senatore Serra.

Era necessario nel disegno di legge di stabilire in modo certo ed immancabile gli approdi; diversamente non vi sarebbe stato un contratto determinato. Ma siccome in questa materia, devo dirlo schiettamente abbiamo bisogno di conoscere con l'esperienza i bisogni del paese, così vien lasciato con l'articolo 2 modo di introdurre modificazioni.

Quando sarà attivato tutto il servizio, quando saranno sviluppate le correnti commerciali, che dovranno essere la conseguenza delle più complete e pronte comunicazioni, allora si vedrà, ripeto, dove sia utile introdurre i cambiamenti, e sarà cura del Governo di migliorare gradatamente il servizio.

Una di queste modificazioni sarà probabilmente quella a cui accennava l'onorevole senatore Serra, massime attivandosi i lavori del porto di Tortolì; appena il Ministero vedrà il bisogno di venire a queste modificazioni vi provvederà immediatamente, poichè l'articolo 2 gli dà tutti i mezzi necessari per farle.

Io posso dunque assicurare l'onorevole senatore Serra che senza attenermi a quello che è adesso determinato nell'itinerario fissato nella legge, io studierò maturamente la questione, prenderò in serissima considerazione la petizione che fu inoltrata dal municipio di Tortolì; e se riconoscerò che è necessario modificare le corse, allo scopo di provvedere ai bisogni di quelle popolazioni, mi farò un dovere di ammettere quei provvedimenti i quali sono abbandonati dalla legge alla discrezione e alla conoscenza che degli interessi speciali si dovrà procurare il Ministero.

Io spero con queste dichiarazioni di avere almeno in questa ultima parte soddisfatto ai desiderii dell'onorevole signor senatore Serra.

**All'onorevole senatore La Marmora:**

Io NON posso far altro che ringraziare l'onorevole senatore La Marmora delle osservazioni da lui fatte.

Mi occuperò della prima questione da lui toccata e nella quale egli è il giudice più competente che io mi conosca.

So benissimo che gli approdi a Terranova non si fanno ora propriamente nel porto, ma nella rada degli Aranci, e che ivi seguiteranno probabilmente a farsi, finchè non si sia presa una determinazione definitiva.

Mi occuperò del pari delle osservazioni fatte intorno al porto di Orosei.

Sicuramente che gli approdi contemplati nel disegno di legge non rispondono a tutti i desiderî; ma è però meglio provvedere anche imperfettamente a quelle popolazioni piuttosto che lasciarle affatto senza comunicazioni.

**In questa stessa seduta fu approvato a scrutinio segreto il disegno di legge con voti 80 di fronte a 8 contrari.**

**(Legge 13 aprile 1862, n. 551).**

## Strada ferrata da Gallarate al Lago Maggiore

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 15 marzo 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MINGHETTI.

**L'onorevole Visconti-Venosta riferisce su parecchie petizioni di comuni per la continuazione dei lavori ch'erano stati sospesi sul tronco da Gallarate a Sesto Calende, in adempimento della legge 8 luglio 1861, e propone che esse sieno rinviate al ministro dei lavori pubblici. — L'onorevole De Cesare riferisce sulle petizioni, in senso contrario alle precedenti, della Giunta municipale e del Consiglio comunale di Varese con le firme di oltre mille cittadini, i quali chiedono che al tronco ferroviario da Gallarate a Sesto Calende si sostituisca l'altro da Gallarate a Varese verso Laveno al centro del Lago Maggiore, e propone che su di queste petizioni la Camera passi all'ordine del giorno. — Gli onorevoli Susani e Cagnola presentano quest'ordine del giorno:**

La Camera, riservata ogni risoluzione, invita il Ministero a presentare al più presto un disegno di legge pel quale possa farsi luogo ad una risoluzione definitiva e positiva della questione, e intanto, rinviando al Ministero tutte le petizioni presentate sull'argomento, passa all'ordine del giorno.

**Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici:**

CREDO conveniente di esporre le mie idee alla Camera. Riguardo a questa questione, mi trovo, fortunatamente per me, nella stessa e precisa posizione in cui trovasi l'onorevole Ferrari; io mi trovo in uno stato di perfetta neutralità,

non ho propensione nè per una linea, nè per un'altra. Quindi, quanto alla questione essenziale, cioè quanto all'utilità di ciascuna linea come impresa industriale, come un'opera pubblica che interessa altamente lo Stato, io sono libero affatto. Però, mi affretto a dichiararlo, se questa neutralità esiste per alcuni membri di questa Camera, non esiste per tutti, come non esiste fuori della Camera.

Fra le carte relative a questo affare, che mi caddero sott'occhio, ve n'ha alcuna che mi persuase che in questa questione è nato quello che nasce frequentissimamente in fatto di strade ferrate, cioè che gl'interessi si sono profondamente commossi ed hanno esagerate le cose.

Fra le altre espressioni, una ne ho letta, ed è uno scritto che tratta di questo affare, la quale è sicuramente esagerata, poichè dice che la linea Gallarate-Varese-Laveno è una inconcepibile follia. (*Si ride*). Questo sta scritto nelle carte che ho sott'occhio. Ho letto altre deliberazioni di comuni interessati in questa linea, i quali hanno dichiarato che, se questa linea non si faceva, si sarebbero visti condannati alla miseria, isolati dal mondo intero. Isolati dal mondo intero con delle linee di strade ferrate a 10 o 12 chilometri, a destra o a sinistra!

Qui dunque evidentemente vi è dell'esagerazione. È successo, ripeto, quello che succede sempre quando si tratta di mettere in discussione un progetto di strada ferrata. Non vi ha questione che susciti di più le passioni locali di quel che lo faccia il desiderio di avere una ferrovia.

Abbandonando dunque le passionate apprezzazioni, io mi accordo anche sovra un altro punto sostanziale coll'onorevole Ferrari, ed è questo: io credo che sia nell'interesse generale dello Stato di far presto, di andare al più presto possibile da Milano al Lago Maggiore con una linea ferrata.

Ora mi permetta la Camera di esporle alcune considerazioni, per le quali, confermando le conclusioni della Commissione e prendendo in considerazione alcune dichiarazioni

che io farò alla Camera, credo che l'espediente più savio, il più concludente, il più pronto, il più praticamente utile, sarebbe quello di conservare vigore alla legge e di veder modo di contentare certi altri interessi che la legge non ha abbastanza considerati.

Ho accennato, in principio di questa seduta, che alcuni ingegneri avevano fatto un progetto d' una linea Milano-Varese.

La società lombardo-veneta, come tutti sanno, ha la prelazione su tutte le ferrovie che si fanno in contatto con le sue linee. Nel trattare quindi la pratica di questi ingegneri venne il caso in cui s'interrogò la Società lombardo-veneta sulla sua intenzione circa il tronco Milano-Varese.

Sulle prime la Società lombardo-veneta dimandò che il Governo dichiarasse se considerava quest' opera come di pubblica utilità; e se il Governo, quando essa fosse disposta a fare la strada, s' impegnava poi a darle la concessione.

Molto bene si è risposto, riservando le deliberazioni del Governo, ed insistendo perchè la Società rispondesse.

Passò ancora qualche tempo. Infine il 23 gennaio di quest'anno la Società lombardo-veneta dichiarò esplicitamente che non intendeva di far uso del diritto di prelazione che la legge le accorda per la linea Milano-Varese.

Intanto le popolazioni, che avevano veduto compiersi il tronco di Gallarate e non vedevano segno di vita sulla linea Gallarate-Sesto-Calende ad esse assicurata dalla legge, si commossero, ed inviarono delle rimostranze al Governo. Il Governo stimolò la Società lombardo-veneta ad adempiere gli obblighi suoi. E qui debbo dire alla Camera che la Società lombardo-veneta non ha punto presentati gli studi della linea Gallarate-Sesto Calende; epperciò quando ci si viene a parlare di prezzi, di piani, di confronti fra le due linee, io credo che si ragioni sopra ipotesi molto lontane dalla verità.

La Società lombardo-veneta rispose alle istanze che il Governo faceva perchè eseguisse la linea in conformità della legge, che il tracciato di Sesto Calende aveva dei gravi difetti, che le pendenze erano troppo forti, che la stazione veniva ad essere collocata ad un livello tanto superiore a quello del Lago, da rendere malagevole il servizio, e conchiudeva manifestando la sua opinione che dovesse rimettersi a miglior tempo l'esecuzione di questo progetto.

E fra le ragioni che furono messe avanti dalla Società tanto in queste ultime risposte, quanto allorchè si trattava di pronunziare sul diritto di prelazione, vi era cotesta: che il tracciato di questa linea dipendeva essenzialmente dalla soluzione che avrebbe avuta la grande questione del passaggio delle Alpi.

Da ciò vede la Camera che a questa questione se ne attacca un'altra di grandissima importanza, una di quelle, permetta la Camera che io glielo dica, che per quanto sia desiderabile che si risolva fra breve, tuttavia non si potrà risolvere sì presto come desideriamo.

È una questione complessa e gravissima, e non credo che sia intenzione di coloro che si interessano ad ottenere una pronta comunicazione col Lago Maggiore che questa comunicazione sia subordinata alla soluzione della questione dei passaggi alpini.

Io confesserò che all'aprirsi di questa tornata la Società lombardo-veneta mi fece pervenire qui alla Camera una lettera, con la quale dichiarò accettare la linea Gallarate-Varese-Laveno, semprechè sia assolutamente esonerata dalla linea Sesto Calende. Ma ancora mi sorge innanzi una prima obbiezione.

Ho detto che una Società, o almeno alcuni ingegneri, avevano domandato di fare gli studi per ottenere la concessione e che le cose si sono condotte al punto che hanno ormai fatto offerta di stipulare una convenzione per la concessione della linea Milano-Varese ed oltre, assoggettandosi

alle condizioni consuete. Le cose non sono ancora mature, mancando il voto del Consiglio superiore dei lavori e del Consiglio di Stato, ma pure io dimando: seguitando le regole di buona amministrazione, potremo noi, in pendenza di quest'offerta e di queste trattative, escludere ogni concorrenza e stabilire nuovi patti con la Società lombardo-veneta? Io credo che questo sistema non sarebbe senza qualche pericolo.

Io non mi pronunzio sulla convenienza di venire ad una conclusione cogli ingegneri che hanno fatto gli studii Milano-Varese, che lavorano da parecchi anni; io non pronunzio il mio giudizio; ma io dico: io ho dinanzi a me una compagnia che ha fatto un progetto, ha dimandato una concessione, ha seguitato lunghe trattative e adesso viene a dire al Governo: esauriti che siano gl'incumbenti legali siamo disposti a stipulare una concessione col Governo; ed io non posso respingere senza esame e mettere in disparte questa offerta.

Dunque mi ci vorrà tempo per esaminare la questione, bisognerà vedere che condizioni si fanno dall'una e dall'altra parte, converrà ponderare quali condizioni si debbano esigere dalla Società lombardo-veneta, la quale nella sua offerta non parla del termine entro il quale dovrà essere compiuto il progetto.

Questo stato di cose pare a me che, una volta abbandonata la norma che troviamo sicura e chiara nella esecuzione della legge, venga a costituire un ostacolo ad una pronta conclusione ed alla rapida esecuzione di una linea che congiunga Milano col Lago Maggiore e soddisfi a tante legittime aspettative.

Del resto la questione non è poi tanto semplice a risolversi come pare a prima vista. A sentire alcuni pare che basti confrontare all'ingrosso la linea Gallarate e Sesto Calende con la linea Gallarate, Varese e Laveno, per vedere *a priori* che la seconda linea è assolutamente migliore della prima.

Io credo che la questione non sia di tanto facile soluzione. La linea di Sesto Calende, è vero, noi l'abbiamo ereditata da un contratto precedente, ma noi l'abbiamo ribattezzata; nè alcuno c'impediva, se l'avessimo riconosciuta difettosa, di stipulare con la Società lombardo-veneta una variazione. Non sarebbe stata la sola.

Ma vediamo anche se veramente questa linea Milano-Sesto Calende sia tale da non potersi mettere nemmeno un istante in confronto coll'altra.

Prima di tutto io veggo che dall'epoca di quella grande opera idraulica, a cui accennava l'onorevole Valerio, la strada di Sesto Calende ebbe sempre una grande importanza; non v'è miglioramento nei lavori stradali che si sia introdotto in Lombardia che non sia stato applicato a quella strada.

A Sesto Calende sbocca una quantità considerevole di grosse merci che il Lago Maggiore manda a Milano e nell'interno di Lombardia.

Di queste merci è probabile che una quantità verrà sulla strada di Sesto Calende. A favore della strada di Sesto-Calende milita adesso una circostanza speciale.

Da Sesto Calende a Piacenza abbiamo 120 o 125 chilometri. Se dalla stessa ubicazione, dalla sponda opposta del Lago o del Ticino, noi vogliamo andare a Piacenza sulla strada ferrata, noi abbiamo per lo meno 40 o 50 chilometri di più. Vi sono dei generi che il provveditore desidera di acquistare, caricare e tradurre a destinazione. Citerò ad esempio i legnami d'opera.

Da Sesto Calende questo genere di merci potrà inviarsi nella bassa Lombardia e nell'Italia meridionale per la strada più breve e con dispendio relativamente assai piccolo.

Poi quando sia condotta la strada a Sesto Calende abbiamo migliorate molto le comunicazioni fra Milano e la Svizzera. Ancora è da notare che quando una via ferrata debb'essere di necessità interrotta da una via di navigazione,

per molti trasporti è meglio che questa linea acquea sia piuttosto lunga che breve. Infatti, se carichiamo una barca a Locarno per condurla a Laveno o a Sesto Calende, il nolo non varia sensibilmente, e il prezzo del trasporto è in definitiva minore, a cagione del minor percorso sulla strada ferrata più breve da Sesto Calende che da Laveno per giungere alla destinazione.

Ci sono anche altre considerazioni in favore di Sesto Calende. Una volta che la strada ferrata sia a Sesto Calende, e possibile congiungerla con quelle che sono sulla sponda destra. Un ponte a Sesto Calende può farsi senza grandi difficoltà.

E se per avventura si dovessero aprire comunicazioni con la Svizzera e passar le Alpi stando sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, Sesto Calende servirebbe alla congiunzione delle linee di Lombardia.

Anche un'altra considerazione deve tenersi in conto.

Quando abbandonata la linea di Sesto-Calende si faccia la linea Varese-Laveno, quantunque non possa credersi pregiudicata la questione del passaggio delle Alpi, non si può tuttavia negare che si sarà creato un ostacolo, non dico se sarà forte, ma tuttavia sarà un ostacolo a quella libertà d'azione che dobbiamo conservare intatta.

Per lo meno la ragione di economia si metterà avanti a favore di quel tracciato che si rannodi alla linea Varese-Laveno; e per la linea che si progettasse da Bellinzona pel Monte Cenere a Lugano, Chiasso e Camerlata, la linea di Laveno sarebbe un precedente o un argomento sfavorevole.

Queste considerazioni, per quanto a me paiano di una certa importanza, non avrebbero sicuramente un' influenza decisiva sul mio giudizio, e resterei non solo neutrale, ma affatto indifferente nella questione, se non vedessi un altro argomento, estraneo quasi alla sostanza della questione, ma pure da tenersi in conto per ragioni d' un ordine superiore.

Noi abbiamo una legge innanzi a noi; una legge la quale ha avuto un principio d'esecuzione, perchè in parte il tronco fu eseguito; furono eseguiti degli studi anche sull'altro tronco; furono create delle legittime aspettative, forse anche delle transazioni private ebbero luogo. Ora, che cosa facciamo noi quando diciamo che vogliamo variare questo disegno di legge, che vogliam adottare un tracciato migliore? Noi mettiamo in dubbio l'esecuzione di un'opera che la legge ha decretato; la Camera viene ad esonerare il ministro della responsabilità e del dovere che gli spetta di curare egli il primo e di mantenere la piena ed esatta osservanza della legge. Ma riusciremo poi a raggiungere il nostro scopo, di far prevalere il tracciato che noi crediamo migliore?

Signori, la legge abbisogna della sanzione dell'altro ramo del Parlamento.

Ma, in ogni caso, la variazione noi non la otterremo come si desidera entro un termine breve.

Consideriamo il tempo che ci vorrà per istudiare il nuovo progetto, eliminare la concorrenza o prescegliere fra i concorrenti, stipulare la convenzione, presentarla alla Camera, esaminarla negli Uffici, discuterla, e noi vedremo che si andrà discretamente per le lunghe. Quel poco che abbiam veduto e sentito oggi ci può assicurare che il disegno di legge troverà degli oppositori. La Camera può esser certa che questo disegno di legge una volta portato in discussione sarà prontamente approvato? Se ha questa certezza, mi acquieterò volontieri, ma tuttavia debbo osservare che le questioni come queste sono molto complesse, molto difficili, che esigono degli studi, che destano e toccano molti interessi, che una volta risolte non dovrebbero più risollevarsi.

È impossibile che simili questioni vengano risolte senza lunghi dibattimenti, e potrebbe anch'essere uno dei risultati quello di veder respinta la nuova linea, e quindi di non riuscire ad altro che ad una perdita di tempo prezioso all'esecuzione di una linea che la legge ha sanzionato.

D'altra parte, io dico il vero, ma parmi che la Camera abbia interesse più del Ministero a non entrar facilmente in questo sistema; è vero che non dobbiamo accettare puramente e semplicemente tutte le eredità; è vero anche che quel disegno di legge fu accettato in condizioni e con circostanze che si possono giudicare eccezionali, ma tuttavia io credo che, quando abbiamo una legge votata da pochissimo tempo, quando questa legge ha creato degl'interessi e delle giuste aspettative, la Camera, senza una evidente e ben dimostrata necessità, non deve mai dispensare il Governo dall'esecuzione precisa ed esatta della medesima.

E, a questo metodo, io debbo ricordarlo, è stato conforme il precedente della Camera quando si è trattato della linea di Treviglio. In quell'epoca io mi ricordo di aver assistito come deputato ad una numerosa riunione di deputati interessati in quella linea, e debbo ricordare che il fondamento della loro deliberazione, l'argomento sul quale più saldamente si sono messi tutti d'accordo, è stato questo: che una volta che una rete di ferrovie aveva avuto la sanzione della legge, non dovevasi abbandonarne la salvaguardia, ma se ne dovevano rispettare le disposizioni ed esigerne dal Governo l'esatta e rigorosa esecuzione; perchè, se si adottasse un metodo diverso, molti e gravi sarebbero gli inconvenienti ai quali ci troveremmo esposti. Basterà che sorga una di queste rivalità d'interessi, una gara municipale, una speranza più o meno fondata, perchè una legge buona, chiara ed esplicita e ben ponderata, debba esser messa in discussione ed esautorata con la negligenza del Governo nell'eseguirla. Io temerei che quando la Camera abbia dato essa medesima l'esempio di passare senza matura ponderazione sopra l'osservanza della legge, il Governo si creda autorizzato quasi a soprassedere all'esecuzione della legge, per ciò solo che ci siano degl'interessi non interamente soddisfatti, o delle rivalità, o dei desiderii che si commovono, e che ciò basti ad infirmare l'autorità della legge.

Io capisco che ci sono delle popolazioni molto interessanti, degli interessi rispettabilissimi che col sistema della legge non hanno ricevuto una soddisfazione intera, e che sarebbe conveniente di provvedere, ma io dichiaro francamente alla Camera che, quantunque non possa impegnare il Ministero, perchè non ebbi nè il tempo, nè il modo di consultarlo su questa materia, quantunque la pratica non sia ancora matura, perchè nè sull'una, nè sull'altra linea ci sono progetti che possano essere esaminati e fornire un sicuro criterio per un giudizio definitivo, io dichiaro tuttavia alla Camera che io vedrei molto volontieri, e, per parte mia, aiuterei con tutto il cuore perchè si facesse una diramazione che legasse Gallarate alla città di Varese. Questa diramazione corre in tali località che non credo possa essere molto costosa, nè imporre oneri sensibili allo Stato; questa diramazione toccherebbe poi un centro abbastanza importante, e mi parrebbe che dovrebbe ricevere tal movimento, tale afflusso di merci e di passeggieri, da compensare bastantemente il suo costo.

Io credo pertanto che questa diramazione soddisferebbe alle giuste esigenze della città di Varese, che io pure considero come un sobborgo di Milano. Ma lasciate che il Governo possa maturare questa pratica, possa studiare il modo di soddisfare a questi interessi, ma non venite col vostro voto a dispensarlo dall'osservanza della legge, ed a porre un precedente nel quale egli stesso sarebbe tratto nella cattiva tentazione di dispensar sè medesimo da quello che dev'essere il suo principale dovere, cioè dalla rigorosa osservanza della legge sempre ed in ogni caso. (*Bravo! Bene!*)

All'onorevole Susani il quale, ritenendo che le cose dette dall'onorevole Depretis tendessero a pervertire il senso del suo ordine del giorno, non potendolo spiegare, dichiarava di ritirarlo:

Io non so come il signor Susani possa attribuirmi di aver pervertito il senso del suo ordine del giorno. È stata lontanissima da me simile intenzione; io ho detto che la mia opinione era che si dovesse eseguire la legge. Ho espresso la mia intenzione circa il modo di provvedere agl'interessi della città di Varese, ed assicuro l'onorevole Susani che posso aver male inteso, ma io non ebbi mai in animo di dare una perversa interpretazione al suo ordine del giorno.

L'onorevole Peruzzi propone il rinvio al Ministero di tutte le petizioni e chiede alla Camera la facoltà di spiegare, insieme coi motivi di questa proposta, anche le ragioni della propria condotta come ex ministro dei lavori pubblici.

Mi permetto di pregare la Camera di voler ascoltare quello che intende dire l'onorevole Peruzzi; ho troppa fiducia nella Camera per dubitare che essa mi voglia negare il favore che le domando di sentire le osservazioni che sicuramente saranno dettate dal desiderio ch'egli divide certamente con me, di veder provveduto a questa questione nel modo più conforme agl'interessi del paese.

E dopo che l'onorevole Peruzzi ha parlato, l'onorevole Depretis riprende:

Ho considerata la questione sotto il punto di vista della legalità, ed ho fatto conoscere alla Camera il motivo per

cui, a scarico della mia responsabilità, io desiderava che la Camera mi riconfermasse in certo modo l'obbligo che mi spetta d'eseguire rigorosamente la legge. La Camera si persuaderà che stante il breve tempo che ho potuto impiegare, esaminando le cose del Ministero che m'è affidato, io non ho avuto campo, come l'onorevole Peruzzi, di studiare a fondo una questione assai grave, una questione d'interesse generale.

Però, sotto il punto di vista della pronta esecuzione d'una linea che metta in relazione la città di Milano col Lago, ho ancora la convinzione adesso che bisogna attenersi all'esecuzione rigorosa della legge.

Quanto all'interesse commerciale, se havvi difficoltà pel punto d'approdo di cui parlava l'onorevole Peruzzi, io credo non sia nè grave, nè insuperabile.

Quantunque, non esito a dirlo, io non abbia studiato lungamente la questione, ho tuttavia interpellato uomini competenti, i quali mi hanno assicurato che ad un chilometro circa di distanza dal punto d'approdo, cioè ad un chilometro da Sesto Calende, v'ha una località, nella quale facilmente si può stabilire uno scalo comodo, convenientissimo; che ad ogni modo sarebbe ottimo lo stabilimento d'uno scalo ad Angera; che la Società concessionaria nel suo stesso interesse non avrebbe difficoltà a condurre la linea fino a quel punto, e che sebbene questo cagionerebbe un prolungamento di sette chilometri, quest'inconveniente sarebbe compensato dal vantaggio d'aver migliori pendenze e meno costoso esercizio.

Quindi, io dico il vero, ho ancora una convinzione diversa da quella dell'onorevole Peruzzi.

Tuttavia, come ho dichiarato alla Camera, io sono perfettamente neutrale in questa questione, ed avendo candidamente dichiarato che mi è mancato il tempo per istudiarla profondamente, non avrei difficoltà alcuna per accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Peruzzi; ma a che servi-

rebbe quest'ordine del giorno? Servirebbe a far sì che io potessi studiar meglio la questione, e che io fossi in certo modo autorizzato a soprassedere all'esecuzione della linea.

D'altra parte io non posso immaginare quali sarebbero i gravi inconvenienti per la gran rete stradale che deve coprire l'Italia, quando i 18 od i 25 chilometri da Gallarate a Sesto Calende o ad Angera, che si eseguirebbero prontamente, saranno eseguiti.

Sarà sempre un buono scalo pel Lago Maggiore, fatto prontamente; sarà un vantaggio di cui cominceremo a godere immediatamente.

Io quindi, senza dare nessuna sorta d'importanza all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Peruzzi, senza dichiararmi avverso nel mio particolare ad alcuno dei tracciati, e all'una piuttosto che all'altra linea, io conservo ancora l'opinione che sarebbe conveniente che la Camera approvasse puramente e semplicemente le conclusioni della Commissione, e mettesse il ministro dei lavori pubblici nella posizione di chi deve far eseguire prontamente un'opera già sanzionata dalla legge.

**Dopo replica dell'onorevole Peruzzi per fatto personale:**

Io rispetto le ragioni che hanno mosso l'onorevole Peruzzi, quand'era ministro, a sospendere in certo modo il compimento di questa linea; non posso però consentire che sia messo in dubbio quanto io ebbi l'onore di dire, cioè che anche recentemente l'onorevole Peruzzi ha sollecitata la Compagnia lombardo-veneta ad eseguire la legge.

Debbo ancora aggiungere che, in seguito alle petizioni sporte al Parlamento ed alle risposte della Compagnia, il Ministero precedente ha incaricato un ispettore del genio, il quale è pure nostro collega, l'onorevole Possenti, di

esaminare le località e di fare una relazione sulla questione. Io ho l'onore di dire alla Camera che questa relazione, che tengo a mano, esprime opinioni perfettamente conformi a quelle da me manifestate; cosicchè io, uomo non ispeciale, ho l'appoggio di una persona molto autorevole, come tale designata dal Ministero precedente, che l'ha incaricata di studiare ed ha studiata la questione a fondo, e che conchiude precisamente nel senso che io ebbi l'onore di esporre testè alla Camera.

**All'onorevole Valerio:**

L'onorevole Valerio ha ripetuto l'argomento che ci ha messo avanti nel suo primo discorso, cioè ha detto che, se con lo stesso capitale si ottiene una linea doppia della prima e che serva ad una più numerosa popolazione, noi dobbiamo preferire questa linea. Ma, se le cose stessero come egli dice, certamente avrebbe ragione. Ma io assicuro l'onorevole Valerio che dai dati che ho sott'occhio, dalla relazione dell'onorevole Possenti risulta il contrario.

Risulta che, se la linea Sesto Calende sarà costosa, perchè ha alcune difficoltà da superare, la linea Varese-Laveno sarà non meno costosa, perchè ha delle difficoltà ancora maggiori, per modo che non istà che il prezzo chilometrico, per venire al concreto, della linea Gallarate-Laveno possa riuscire inferiore al prezzo chilometrico della linea Gallarate-Sesto Calende.

Dalla relazione dell'onorevole deputato Possenti mi risulta anche che il prezzo chilometrico delle due linee o sarà eguale, o quello di Laveno sarà superiore.

Vede dunque l'onorevole Valerio che i fatti distruggono intieramente il suo argomento.

**All'onorevole Finzi:**

L'ONOREVOLE Finzi ha creduto di convincermi di un errore in cui io fossi caduto. Io non sono punto caduto in questo errore; ho risposto ad un argomento dell'onorevole Valerio, il quale diceva che a spesa uguale, a carico uguale che sia addossato allo Stato, e poco importa che il peso sia reale o possibile, si deve preferire la linea più lunga. Ho voluto disingannare l'onorevole Valerio, il quale precisamente versava in errore.

Poichè ho la parola, se la Camera me lo permette, allegherò il testo preciso della relazione dell'onorevole Possenti, il quale chiarissimamente definisce questa questione.

Ecco che cosa dice:

« La linea da Gallarate a Sesto Calende, per una terza parte ha pendenze del dieci per mille, e cioè fra la Strona e Sesto Calende, e la Gallarate-Laveno ha più della metà della stessa pendenza fra Varese e Laveno. La spesa di costruzione chilometrica dovrebbe riescire d' alquanto maggiore per la seconda, e lo stesso può dirsi delle spese di esercizio. »

Vede l' onorevole Valerio che le parole dell' onorevole Possenti vengono a distruggere il suo ragionamento: ed era a questo scopo che io ragionava quando parlava del carico dello Stato.

Poichè l'onorevole Finzi, parlando della linea di Laveno, ha voluto magnificare le migliori condizioni in cui si trova il territorio che con quella linea sarebbe percorso, se la Camera vuol ancora sopportare due mie parole, io le darò conoscenza dei dati che furono raccolti appunto dall' onorevole Possenti, i quali dati dimostrano che, anche sotto questo rapporto, sono in errore coloro i quali sostengono

che la linea da Varese a Laveno percorrerebbe paesi dove vi sia maggior densità di popolazione. Io ho qui i dati sott'occhio: essi sono piuttosto a favore della linea Sesto Calende... (*Il deputato Peruzzi fa cenni di diniego*).

Poichè l'onorevole Peruzzi accenna col capo di no, io mi permetto di portare a conoscenza della Camera questi dati.

Sicuramente che la linea è più lunga, percorre un maggior numero di paesi e serve una maggior popolazione, ma ripeto che dai dati statistici somministrati dall'onorevole Possenti la linea di Sesto Calende non è punto inferiore. E difatti, abbiamo:

Sulla linea di Sesto Calende: lunghezza 18 chilometri, 3 stazioni, abitanti 12811, per chilometro 701;

Laveno: 40 chilometri, 5 stazioni, 12378 abitanti, media di abitanti per chilometro 509.

Calcolando la popolazione in un raggio di 4 chilometri dalle stazioni, abbiamo:

Linea di Sesto Calende, abitanti 34003, per chilometro 1889.

Linea di Laveno, abitanti 62375, per chilometro 1559.

Mandamenti attraversati:

Linea di Sesto Calende, mandamenti di Gallarate e Somma, abitanti 45711; per chilometro 2540.

Linea di Laveno, mandamenti di Gallarate, Varese, Gavirate, Cuvio, Tradate, abitanti 101052; per chilometro 2526.

In nessun caso questi dati riescono a danno della linea di Sesto Calende.

Detto ciò nel solo scopo di dare alla Camera le spiegazioni che per me si può maggiori, io dichiaro di rimettermi intieramente al suo giudizio.

L'onorevole De Cesare, relatore, dichiara che la Commissione recede dalla proposta fatta prima per l'ordine del giorno puro e semplice, e la Camera approva la proposta Peruzzi, deliberando così di inviare al Ministero tutte le petizioni.

## Strada ferrata da Arezzo alla linea fra Ancona-Roma

### CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 24 marzo 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREUCCI.

**Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in risposta alla interpellanza rivoltagli dall'onorevole Valerio:**

L'ONOREVOLE interpellante non avendo fatta alcuna proposta ed essendosi limitato a manifestare il desiderio che la legge sia interpretata nel senso delle deliberazioni della Camera, desiderio che io mi permetterei, se egli lo consente, di tradurre in questo altro, che il Ministero trovasse modo di studiare nuovamente questa grave questione, senza però revocare i provvedimenti già in corso di esecuzione; se l'interpellanza, dico, sta in questi termini e deve avere questa portata, io confido di soddisfare con brevissime spiegazioni e l'onorevole interpellante e la Camera.

Appena ebbi notizia, e privatamente dall'onorevole mio amico Valerio, e dagli atti della Camera, che quest'interpellanza doveva aver luogo, io non ho mancato di occuparmi della questione e tosto dovetti riconoscerne la gravissima importanza.

Difatti ognuno vede quanto sia alto il concetto di una linea che deve riunire la Toscana ad Ancona mettendo in

comunicazione il porto di Livorno col porto di Ancona, che deve servire di congiunzione la più breve tra i due mari che bagnano l'Italia, e più ancora quanto possa giovare questa ferrovia nell'interesse della difesa del paese.

Chi consideri che Ancona è un punto, sotto questo aspetto, importantissimo, e che questo punto non è legato con l'Italia superiore se non con una linea che costeggia il mare per un lungo tratto, e che quindi può essere facilmente esposta alle offese nemiche e ad una interruzione; chi consideri la cosa sotto questo punto di vista, non può a meno di ravvisare come una ferrovia che metta questa piazza importante in comunicazione diretta col centro dello Stato e con l'Italia superiore meriti tutta l'attenzione del Parlamento e del Governo.

Ma nel poco tempo dacchè mi onoro sedere nel Ministero, avanzando nell'esame della questione ho dovuto convincermi della difficoltà di risolverla intiera in modo soddisfacente.

Infatti si tratta di esaminare, non solo la questione in astratto, non solo nei suoi rapporti economici, ma bisogna ben anche studiarla e risolverla sopra dati precisi, sopra rilievi tecnici, dietro l'esame comparativo di diverse linee che possano più o meno soddisfare allo scopo.

Debbo tuttavia affrettarmi a dichiarare che esaminando la storia di questa pratica, ho riconosciuto siccome l'onorevole mio antecessore, uniformandosi alla disposizione della legge, la quale gli prefiggeva il termine di due mesi dalla promulgazione della medesima per determinare l'andamento generale della nuova linea oltre Arezzo e il punto di compiere la congiunzione con la strada romana, non ha mancato di adempiere alla prescrizione della legge, incaricando uno dei più esperti nostri ingegneri di recarsi sul luogo, di praticare esplorazioni ed indagini e di studiare a fondo questa difficile questione.

Fu infatti incaricato l'ispettore Spurgazzi di recarsi sui luoghi e di fare tutti gli studi che credesse convenienti e conciliabili con la possibile sollecitudine.

L'ispettore Spurgazzi fece i necessari rilievi, si profittò degli studi già fatti e compilò una estesa e minuta relazione che sottopose al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dirò brevemente i punti principali che vogliono essere esaminati in questa questione.

Da Arezzo chi voglia prolungarsi con una linea di ferrovia, fino a toccare quella che da Roma tende ad Ancona, può scegliere quattro diverse direzioni.

Tre di queste mettono, dopo il varco delle montagne che stanno a levante di Arezzo e della valle di Chiana, nella valle del Tevere.

Una si distende in valle di Chiana, tocca il lago Trasimeno e si avvicina a Perugia. Di queste diverse linee, la più settentrionale è quella che da Arezzo entra nella valle della Chiassa, passa in quella della Libbia e della Sovara e discende nella valle del Tevere fra Borgo San Sepolcro e Città di Castello.

L'ispettore Spurgazzi non ha creduto di fare su questa linea studi speciali; si valse di studi già fatti da un nostro onorevole collega, il deputato Morandini, e questi studi bastano per dimostrare come sarebbe veramente perduto il tempo esaminandola per minuto, tanto erano evidenti le difficoltà che la natura presenta. Questa linea, quando si fosse aperta, avrebbe avuto inevitabile corredo di opere d'arte molto dispendiose; per un grandissimo tratto del suo percorso avrebbe presentate le pendenze le più gravi.

Dopo questa linea, che è la più settentrionale di quelle che possono idearsi, ne viene un'altra che, dipartendosi da Arezzo e volgendo a levante entrerebbe nella valle della Bicchieraia, passerebbe il colle dello Scopettone, quindi scenderebbe nella valle del Cerfone e verrebbe per questa a sboccare come la precedente, e a poca distanza da Città di Castello, nella valle del Tevere.

Su questa linea si fecero degli studi i quali dimostrarono che la medesima avrebbe avuto per più di 12 chilometri

delle pendenze dal 15 al 20 per mille; non meno di sette chilometri non potevano avere una pendenza minore del 20 per mille; su questa linea dovevano essere stabilite tante gallerie per una lunghezza di 5235 metri; queste gallerie sarebbero in condizioni assai difficili attraversando terreni sortumosi e franosi; una di esse avrebbe avuto 3365 metri di lunghezza.

Con questi dati innanzi a sè il signor Spurgazzi ha dichiarato nettamente ch'egli non poteva prescegliere questa linea come quella che dovesse servire a mettere Arezzo in comunicazione con la valle del Tevere.

Rimanevano altre linee le quali hanno comune un tronco in val di Chiana fino nelle vicinanze di Cortona, e precisamente fino a Camoscia. Da questo punto una linea potrebbe volgersi a levante, passare sotto i monti di Cortona, gettarsi nella valle di Pierle, scendere nelle vicinanze della Fratta e di qui calare lungo la valle del Tevere sino alle vicinanze di Perugia. Questa linea non presenta serie difficoltà, tranne una che consiste in una galleria che per poco si avvicina ai 4000 metri.

Tuttavia osservò l'egregio ingegnere che quando si riesca a variare alcun poco le pendenze da una parte e dall'altra della galleria, questa sua lunghezza può essere di molto diminuita e ridotta presso che a tre mila metri; e mentre soggiunge che questo lavoro esigerebbe un certo tempo, dichiara che la linea si presterebbe, in quanto alle pendenze, alle migliori condizioni per un buon esercizio.

Noterò che queste tre linee, quanto alla lunghezza, hanno pochissima differenza tra loro.

Difatti, la linea della Sibbia non avrebbe che chilometri 98.50, quella del Cerfone 93, e quella per val di Pierle 96; l'ultima linea del Trasimeno avrebbe qualche chilometro meno di quest'ultima.

Rimaneva ad esaminare la linea del Trasimeno, la quale, partendo dallo stesso tronco di val di Chiana, che mette capo

a Camoscia, volgendosi verso il lago Trasimeno, arriva a Magione, penetra in valle Caina, e viene poi a metter capo nelle vicinanze di Perugia ad un luogo chiamato le *Fonti veggie*.

Questa linea per circa trenta chilometri presenta delle gravissime difficoltà; occorrono diverse gallerie, tra le quali una che ha una lunghezza superiore a mille metri; le pendenze sono le meno favorevoli, assai più gravi di quelle del restante della strada, quindi assai costoso l'esercizio che dovrebbe farsi con materiale diverso di quello in uso nei tronchi superiori, di cui non è che la continuazione.

Fu esaminato anche qual fosse il punto al quale la linea dovesse rannodarsi più convenientemente con la strada romana, ed interpretando la legge nel senso che sia stata intenzione del legislatore di condurre questa ferrovia nelle vicinanze di Perugia, ed in modo da servire il meglio che sia possibile quella città e quella popolazione; veduto che innanzi a Perugia s'apre una valle comodissima, la valle, se non erro, del Topino, la quale apre una via diretta e facile per Fuligno; e considerando che, dall'altra parte, quando si debba condurre una linea nella valle del Chiascio, si troverebbe grande difficoltà, costerebbe spesa enorme, avrebbe un percorso che sarebbe più che doppio di quello che si farebbe conducendo la linea direttamente da Perugia a Fuligno, dopo queste considerazioni l'onorevole ispettore venne a conchiudere che il punto più opportuno per il congiungimento di questa ferrovia dovesse essere appunto la città di Fuligno.

Per mostrare i dati dei quali si tenne conto quando si venne in questa determinazione, mi basterà di notare alla Camera che, misurando le diverse distanze tra Perugia, ossia tra il punto al quale sarebbe giunta la ferrovia nelle vicinanze di Perugia e Fuligno da una parte, e per il colle di Fossato dall'altra, salendo la valle del Chiascio, si ha per risultato, giusta la relazione dell'ispettore cavaliere Spurgazzi, che la linea di Fuligno in terreno piano e facilissimo

non percorre che 25 chilometri, mentre la linea che dovrebbe addentrarsi nella valle del Chiascio per riescire nelle vicinanze del colle di Fossato deve superare difficoltà grandissime ed avere una lunghezza di 58 chilometri; mentre, se misuravasi la lunghezza della linea che dovrebbe congiungere Perugia con Fuligno, poi Fuligno col colle di Fossato, per la strada romana già costrutta da un lato, e dall'altro la linea Perugia-Fossato per Chiascio, si avrebbe nell'un caso un percorso di 65 chilometri passando per Fuligno, costruendo cioè circa 25 chilometri in condizioni felicissime e poi profittando della strada romana che deve supporsi costrutta, e nell'altro si avrebbero 58 chilometri di strada da costruirsi in difficilissime condizioni.

Trattandosi di una distanza di soli sette chilometri, l'ingegnere Spurgazzi conchiuse che il punto più favorevole per la congiunzione dovesse essere Fuligno, e tale fu il suo avviso motivato nella sua relazione che, come ho detto, fu fatta con grandissima cura. Egli conchiuse che il tracciato della linea dovesse, partendo da Arezzo, dirigersi a Camoscia, da Camoscia dovesse passare nella valle di Pierle, indi alla Fratta in val di Tevere e discendendo da Fratta dovesse avvicinarsi a Perugia, stando però ad oriente e in val di Tevere; dai pressi ossia dalle vicinanze di Perugia dovesse comunicare direttamente per la valle del Topino con la strada romana e con essa annodarsi a Fuligno.

Tale è il parere dell'ingegnere Spurgazzi e in questo senso sono le conclusioni che egli propose al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Se non che il Consiglio, concorrendo nell'avviso di eliminare la linea della Libbia e quella del Cerfone, non ignaro delle diverse opinioni che si erano manifestate da parte di persone abbastanza autorevoli relativamente alla convenienza di condurre la linea a Perugia per la valle del Tevere, o piuttosto per le terre contigue al Trasimeno, pensò che la questione non fosse ancora abbastanza studiata per poter essere senza nuovo

esame e nuovi studi risolta, ed emise il suo parere in questo senso che dovesse ritenersi per definitivo il tronco da Arezzo a Camoscia, e dovesse parimenti ritenersi per definitivo il tronco da Bastia a Fuligno, considerandosi altresì per definitivo il punto di congiunzione a Fuligno della linea aretina con la romana; ma fosse necessario, prima di adottare il tracciato definitivo del tronco intermedio, che si addivenisse a nuovi studi i quali meglio rischiarassero la questione.

In questo senso precisamente furono dettate le prescrizioni del decreto del 21 novembre scorso, col quale fu stabilito alla società concessionaria un termine di tre mesi per presentare gli studi comparativi che potessero dar luce a scegliere tra i due tracciati di val di Tevere e del Trasimeno; un termine poi di sei mesi per presentare gli studi di esecuzione, sia del tronco da Arezzo a Camoscia, sia di quello da Bastia a Fuligno.

Stando le cose in questi termini, dirò francamente la mia opinione sull'interpellanza mossa dal deputato Valerio Io non dissimulo alla Camera come il senso che debbo dare alla legge, desumendolo dalle discussioni che ebbero luogo qui, nonchè dalle espressioni e dalle dichiarazioni che accompagnarono il progetto, sia che veramente questa linea, nel concetto della legge, debba essere la più breve tra Arezzo e Firenze, o, se si vuole andare più in là, tra Livorno da una parte e Ancona dall'altra. Questo mi pare il senso della legge, secondo le discussioni del Parlamento.

Ma non dobbiamo neppure dimenticare il testo preciso della legge: questa fissa in modo indubitabile i punti estremi della linea: Ancona, la quale non è punto estremo che indirettamente, ed Arezzo.

Quanto ai punti intermedii li lascia indeterminati; dice i *pressi*, ossia le vicinanze di Perugia, ma non dice precisamente dove saranno queste vicinanze; dice che il punto di congiunzione con la strada romana dovrà essere prima

del colle di Fossato, e pare che dalla discussione fosse escluso Fuligno. Dirò di più, quando si dice: *prima del colle di Fossato*, pare che nella mente del legislatore ci dovesse essere questa idea: *poco prima del colle di Fossato*. Nella discussione essendosi escluso Fuligno, pare che nella mente del legislatore fosse deciso che quel punto non potesse mettersi innanzi mai più, come punto di congiunzione. Ma il fatto è che una determinazione precisa del punto di congiunzione dalla legge non risulta; è in fatto che la strada deve giungere vicino a Perugia, e quindi pare che il punto di congiunzione poteva anche intendersi dovesse essere il risultato degli studi che il Ministero doveva fare eseguire.

Infatti questa brevità della linea non può intendersi in senso assoluto, perchè, se la linea più breve dovesse o costare molto di più o superare maggiori difficoltà, od essere costrutta in modo da perdere, per le maggiori pendenze, tutto il vantaggio del più breve percorso, evidentemente questa brevità non si potrebbe accettare. Tuttavia io confesserò, lo ripeto, essere mia opinione che la mente del legislatore fosse veramente come l'ha interpretata l'onorevole Valerio. Ma io dichiaro francamente che non sarei attualmente in grado di pronunziarmi sulla possibilità di sostituire un'altra linea a quella che fu approvata dal decreto 21 novembre; ed eccone brevemente i motivi.

Per determinare l'adozione di un altro tracciato bisognerebbe aver studiato accuratamente le altre linee che si vorrebbero sostituire. Ora le direzioni che si presentano per continuare la linea da Arezzo alla strada romana, se si abbandona quella di Fuligno, non sono che due: una partirebbe dalla Fratta, ascenderebbe la valle dell'Assino per raggiungere l'altipiano di Gubbio, e di là andare a congiungersi alla galleria del colle di Fossato. Ma io dichiaro alla Camera che non conosco che si siano fatti studi su quella linea, e, per quanto mi risulta, al Ministero non ve ne esistono.

Ci sarebbe l'altra direzione, sicuramente meno propizia nei rapporti della brevità, e sarebbe quella che partendo dalle vicinanze di Perugia andrebbe al colle di Fossato salendo la valle del Chiascio, la quale direzione, per verità, io non crederei molto conveniente, in quanto che noi avremmo ad una piccola distanza da Fuligno una linea che, se non si può dire parallela, va però a finire in angolo acuto con la linea romana, toccandola al colle di Fossato. Non sicuramente per avanzare un'asserzione positiva, ma tuttavia mi pare potersi senza temerità asserire che questa linea sarebbe di un tal costo, e presenterebbe così piccolo risparmio nel percorso e sì poco vantaggio nel transito, che sicuramente non meriterebbe la spesa gravissima che verrebbe in ultimo a costare allo Stato.

In questo stato di cose che rimane a fare? Dichiaro francamente che non potrei consentire ad alcuna variazione del decreto del 21 novembre. Una variazione a questo decreto verrebbe ad esonerare la compagnia dagli obblighi che le furono imposti, e credo sarebbe dannoso.

L'onorevole Peruzzi, in una precedente tornata, disse che non bisogna credere al Dio-termine in fatto di tracciati di ferrovie; io credo che nemmanco questo decreto bisogna crederlo immutabile; bensì credo conveniente di far nuovamente studiare la questione, e quando sia dimostrato che si può modificare utilmente questo tracciato; quando, studiando soprattutto la linea dell'Assino, si trovi convenienza di condurre in quella direzione un altro tronco, sarà il caso di vedere se non convenga venire ad una nuova combinazione con la società delle ferrovie livornesi, e presentare alla Camera un disegno di legge il quale provveda a quella più rapida e più sicura comunicazione alla quale principalmente mirava l'onorevole deputato Valerio.

Riassumerò adesso le mie dichiarazioni, e pregherò l'onorevole interpellante e la Camera di volersene accontentare.

Dichiaro che non ho la menoma difficoltà, ritenuto fermo

il decreto 21 novembre, di far esaminare nuovamente la questione. Sono disposto a nominare una Commissione e a far eseguire nuovi studi sul terreno, e, quando il risultato di questi studi consigli d'introdurre modificazioni nel tracciato della linea, o di presentare una legge, mi farò debito di portare alla Camera le mie proposte, le quali non saranno che la conseguenza e le conclusioni degli studi fatti e dei maggiori lumi che da questi studi avrò potuto raccogliere.

Con queste dichiarazioni io spero che avrò potuto, se non m'illudo, soddisfare l'onorevole interpellante e la Camera.

**In risposta all'onorevole Cempini che, aggiungendo altre osservazioni a quelle fatte dall'onorevole Valerio, aveva concluso ritenendo erronea la interpretazione data alla legge col decreto ministeriale del 21 novembre 1861:**

DIRÒ solo due parole, essendo già lunga abbastanza questa discussione. Ho esposto schiettamente i fatti e le pratiche, alle quali il Ministero si è attenuto, e ho dichiarato che non intendeva fosse per nulla variato il decreto 21 novembre.

Con ciò ho dichiarato la mia opinione sulla regolarità degli atti del Ministero precedente, il quale, avendo inviato un distinto ispettore sul luogo, avendo consultato il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed essendosi attenuto alle deliberazioni del Consiglio, io credo che, in quanto a regolarità, non ci sia nulla a ridire.

Quanto alla mia opinione personale, della quale parlava l'onorevole Cempini, egli s'è ingannato quando ha detto che l'interpretazione ministeriale della legge era contraria allo spirito che ha informata la legge stessa, secondo la quale la linea doveva essere la più breve tra Livorno ed Ancona. Io anzi ho dichiarato il contrario; ma ho detto solo che la legge presentava dei dubbi; ho detto, per

esempio, che dal momento che nella legge è chiaramente determinato che la strada debba giungere nei pressi di Perugia, bisognava conciliare un criterio con l'altro, il principio della legge, cioè la brevità della linea doveva coordinarsi a questa chiarissima clausola espressa nella legge, la quale vuole che la strada vada nelle vicinanze di Perugia. Ed in questa parte, poichè l'onorevole Cempini chiamava *giudaica* l'interpretazione che al testo della legge ha dato l'onorevole Spurgazzi, mi permetta di dirgli che anche su questo punto egli s'è ingannato a partito. L'ispettore Spurgazzi ha anzi data alla legge l'interpretazione la più favorevole agli interessi della valle del Tevere, della quale l'onorevole Cempini si è giustamente fatto caldo patrocinatore. Egli preferisce la strada per val di Pierle, e questo precisamente è il modo migliore con cui può darsi una soddisfazione alle popolazioni della valle del Tevere, alle quali dichiaro di portare tutto il mio interessamento, riconoscendole meritevoli di tutti i riguardi.

Quanto poi all'interpretazione più o meno giudaica, mi permetta l'onorevole Cempini che gli dica che, se ce n'è una, credo sia appunto la sua interpretazione che possa chiamarsi con tal nome; poichè, mentre la legge stabilisce che la strada vada nelle vicinanze di Perugia, egli vorrebbe invece che la strada andasse a Fratta, cioè a 25 o 28 chilometri lontano da Perugia, dimodochè con la sua interpretazione, in fatto di strade ferrate, si chiamerebbero le vicinanze di paese i luoghi che ne sono distanti 25 o 30 chilometri. Se questa sia retta interpretazione, lo lascio giudicare alla Camera. Del resto, torno a ripetere, l'impegno che io intendo di assumere in faccia alla Camera è di far eseguire gli studi occorrenti e di esaminare nuovamente la quistione, e nel caso in cui, dietro i nuovi studi, occorra un provvedimento legislativo, assumo l'impegno di venire ad esporre la cosa alla Camera.

**All'onorevole Danzetta che raccomandava di sollecitare l'esecuzione dei lavori di questa strada:**

A questo proposito, in una delle precedenti sedute, credo che abbia risposto l'onorevole mio antecessore, il deputato Peruzzi.

Io posso assicurare l'onorevole preopinante che il Ministero terrà fermo nell'esigere che la Società delle ferrovie livornesi adempia a' suoi obblighi, e intraprenda a suo tempo e nei termini della legge i lavori sulla strada aretina.

Debbo però aggiungere che recentemente furono inviati ed approvati gli studi che si erano chiesti già da tempo, perciò posso annunziare alla Camera che ho fiducia possano spingersi con alacrità i lavori sulla linea, come è desiderato dall'onorevole preopinante, e più ancora da quelle popolazioni.

**Agli onorevoli Valerio e De Vincenzi. — L'onorevole De Vincenzi con un ordine del giorno aveva proposto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel far esaminare la ferrovia da Arezzo ad Ancona, prendesse eziandio in considerazione il raccordamento di quella di Perugia con quella di Celano, destinata a porre in comunicazione Napoli e Capua con le altre parti d'Italia. — L'onorevole Susani proponeva l'ordine del giorno puro e semplice:**

Io credevo d'aver soddisfatto i desiderii e tutte le esigenze con la mia dichiarazione, che avrei fatto studiare ed esaminare la questione. Adesso l'onorevole deputato Valerio vuole ch'io assuma un impegno preciso di far sospendere i lavori sopra uno dei tronchi; l'onorevole De Vincenzi vuole ch'io faccia esaminare queste linee sotto il punto di vista dell'eventuale prolungamento verso Celano.

Io pregherei gli onorevoli preopinanti di contentarsi delle mie prime dichiarazioni, perchè non mi sento inclinato ad ac-

cettare queste seconde proposte. Ho detto ch'io non posso vulnerare il decreto del 21 novembre perchè fu emanato regolarmente...

Ho detto che farò esaminare la questione. Se ci fosse pericolo in mora capirei che si desiderasse...

**Valerio.** Perdoni, io non ho domandato che prenda impegni, ho solamente espresso il desiderio che i lavori non sieno continuati.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Se si limita ad esprimere un desiderio, non insisterò su questo.

Quanto alla proposta dell'onorevole De Vincenzi io lo prego di lasciare la quistione sul terreno nel quale fu collocata; si tratta di risolvere la principale questione, quella cioè dei rapporti della linea di Arezzo ne' suoi rapporti col porto di Ancona; se egli mi complica ancora la questione, la soluzione sarà ancora ritardata.

Io terrò conto dell'osservazione che mi venne fatta dall'onorevole De Vincenzi, ma lo prego di non insistere nel determinare il mandato di cui deve essere investita la Commissione, perchè quello che più monta attualmente è di scegliere le quistioni strettamente connesse con la linea di Arezzo e la strada romana.

Circa l'altra quistione, e ringrazio l'onorevole De Vincenzi di avermela suggerita, farò il possibile per farla risolvere, ma vorrei che questa quistione non fosse collegata con quella oggi trattata dalla Camera.

**De Vincenzi.** Io accetto la dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e ritiro il mio ordine del giorno, perchè sono sicuro ch'egli farà studiare la questione che è della massima importanza.

**Presidente.** Metto ai voti l'ordine del giorno puro e semplice proposto dal deputato Susani.

(*La Camera approva*).

# Ponte sul Po fra Brescello e Viadana

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 28 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in risposta alla interpellanza rivoltagli dall'onorevole Finzi circa la costruzione di un ponte sul Po tra Brescello e Viadana:**

L'ONOREVOLE interpellante e la Camera comprenderanno facilmente come io veda nelle sollecitazioni fattemi per la presentazione d'un disegno di legge che comprenda una nuova opera pubblica, un nuovo modo di comunicazione fra le popolazioni, come, dico, io veda in queste sollecitazioni la più dolce delle guerre che mi si possano fare, perchè, in verità, se c'è cosa che m'interessi è questa, di estendere sempre più i contatti e le relazioni tra le varie parti del regno.

Però nel prendere una determinazione io non posso prescindere da un esame comparativo tra le diverse opere pubbliche progettate e possibili, e non posso far senza del consentimento del mio collega il ministro delle finanze nella maggiore o minore larghezza delle spese, ed infine non debbo tralasciare di tener conto delle considerazioni che riguardano la difesa generale del paese.

Epperò, allorquando ho trovato sul banco del mio antecessore il disegno di legge del quale si parla, io ho dovuto considerare il complesso delle opere pubbliche di questa natura quali sono registrate nel bilancio dell'esercizio corrente: ho dovuto rilevare che il bilancio di quest'anno, nelle sessanta categorie che comprendono siffatte opere, presenta una differenza enorme sul bilancio dell'anno precedente, di quattro a cinque milioni, e, esaminando poi queste diverse spese, m'è sembrato che i fondi occorrenti messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici non abbondassero per soddisfare ai molti bisogni, massime nelle provincie meridionali.

Allora naturalmente ho dovuto indagare se per avventura fosse assolutamente necessario ch'io facessi mio il disegno di legge che l'onorevole mio antecessore aveva preparato.

E qui io debbo rettificare un'asserzione dell'onorevole Finzi. Io non credo che il Ministero abbia dichiarato alla Camera che accettava non solamente i disegni di legge già presentati al Parlamento, ma anche quelli che erano nello stadio di elaborazione. Se questo fosse, per me credo che sarebbe stata una di quelle proposizioni, alle quali è forza consentire una limitazione.

Finchè un disegno di legge non è uscito dagli uffici del Ministero e sottoposto alle deliberazioni della Camera, finchè non è stato studiato in tutti i suoi rapporti, per mille ragioni, deve poter subire delle modificazioni ed anche essere ritirato dal Ministero.

Il disegno di legge di cui parla l'onorevole Finzi è di una importanza maggiore di quella che a prima vista parrebbe. E per dimostrarlo mi si permetta di riandarne brevemente la storia.

Ricorderà la Camera che l'anno scorso furono presentati al Parlamento e sanzionati due disegni di legge, uno allo scopo d'autorizzare una Società d'azionisti a costrurre un

ponte nelle vicinanze di Cremona. Agli azionisti era fatta facoltà di percevere un pedaggio allo scopo di rimborsarsi delle spese, e ciò per un determinato numero d'anni. Lo Stato, a fine di favorire quest'utile intrapresa della quale profittava egli stesso per le agevolate comunicazioni militari tra le due sponde del Po, abbandonava a favore di questa compagnia il canone che percepiva dalla chiatta, con la quale tragittavasi il fiume in quella località. La rendita annua abbandonata dallo Stato era all'incirca di 5,000 lire.

Più tardi presentavasi un disegno di legge affatto simile per un altro ponte sul Po a Casalmaggiore, e qui per iniziativa di quel municipio, che assumevasi l'incarico di costrurre un ponte di barche col solo onere imposto allo Stato, di abbandonare a favore degl'imprenditori il pedaggio che in quella località il demanio riscuoteva, e che, se ben ricordo, non arrivava alla somma di 3,000 lire.

Anche in questo caso l'intraprenditore acquistava il diritto di riscuotere per un dato numero d'anni un pedaggio a compenso delle spese di costruzione e di mantenimento.

Fu, lo ricordo perfettamente, in occasione della discussione del disegno di legge relativo al ponte nelle vicinanze di Cremona che l'onorevole Finzi mosse diverse interrogazioni al Ministero, e fra esse quella sulle sue intenzioni circa lo stabilimento di un altro ponte che riunisse Viadana a Brescello.

Ricordo, se la memoria non mi falla, che allora l'onorevole deputato Macchi rispondeva al deputato Finzi a nome del ministro Bastogi, che egli diceva di avere interpellato, e che momentaneamente si trovava assente dalla Camera, che il ministro aveva l'intenzione di usare tutte le possibili facilitazioni per rendere più frequenti le comunicazioni tra le due sponde del Po.

Queste intenzioni sono pur quelle del Ministero attuale, ma compatibilmente coi bisogni dell'erario, compatibilmente

con altre opere che appariscano e siano veramente più necessarie e più urgenti.

E innanzi tutto mi permetta l'onorevole deputato Finzi che io gli faccia notare come la spesa di cui si tratta è di una certa rilevanza.

L'onorevole Peruzzi, in seguito alla discussione della Camera a cui ho accennato, incaricava, se ben mi appongo, l'ufficio d'arte di Casalmaggiore di compilare il progetto d'un ponte di barche per passare il Po a Viadana. Questo progetto importava la spesa di circa 270,000 lire, ma con gli aumenti indispensabili in simil sorta di opere fu calcolato che la spesa totale poteva valutarsi a circa 300,000 lire. Ed è per ciò che alla categoria 83 del bilancio pel 1862 noi vediamo figurare la spesa di 150,000 lire, cioè a un dipresso la metà della spesa totale necessaria per compiere l'opera.

Comunicato questo progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu trovato in alcune parti da emendare. Si trovò che il sistema di passaggio, il quale era di due specie, parte con barche, parte con cavalletti, dovesse essere modificato e ridotto ad un sistema uniforme. Fu eseguita la modificazione. Dopo ciò la spesa fu d'alquanto ridotta, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici dichiarò, in linea tecnica, il progetto degno di approvazione.

Io ho esaminata la pratica con attenzione e, dico il vero, ne ho cominciato e seguitato l'esame con la determinazione di trovar modo di soddisfare ai desiderii di quelle popolazioni, ma non ho potuto disconoscere quello che del resto sarebbe chiaramente apparso agli occhi di tutti.

Noti la Camera che il Po tra Viadana e Brescello ha una sezione di circa 800 metri che si tratta di varcare con un ponte di barche. Per conseguenza 120 barche, oltre alcune di sussidio per i casi di piene, occorrono alla formazione del ponte.

In mezzo al fiume sorge un'isola sabbiosa. Su quest'isola, collocata fra due rami del fiume, erasi prima ideato di

stabilire un ponte di cavalletti, poi si credette di sostituire le barche, le quali necessariamente dovrebbero rimanere la più gran parte dell'anno all'asciutto.

Quando ho esaminato l'entità di queste opere e le varie parti della perizia non ho potuto a meno di rimarcare una lacuna, ed era che quest'opera, la quale, malgrado le variazioni introdotte, io credo verrà a costare poco meno di trecento mila lire, non aveva nel preventivo somma qualunque per istabilire un cantiere di riparazione.

Io sono nato nella valle del Po, in vicinanza a ponti costrutti col sistema adottato per quello di Casalmaggiore e Cremona, e so non potersi far senza d'un cantiere, altrimenti nella manutenzione ricomparisce aumentata la spesa, la quale, con l'aiuto di un cantiere provveduto dell'occorrente materiale perchè le riparazioni siano fatte a tempo, potrebbe rimanere entro limiti ragionevoli.

Perciò la spesa, anche ridotta, tenuto conto delle testate del ponte che sarebbero fatte per mezzo di fascinoni, è sempre soggetta a molte eventualità e variazioni; ho dovuto conchiudere che la spesa delle 300,000 lire non si sarebbe dipartita di molto dalla vera cifra. Allora, calcolando questa spesa siccome accertata, o poco meno; calcolando il prezzo del denaro al tasso attuale della rendita pubblica, ho visto che il sacrifizio che faceva lo Stato per la spesa di primo stabilimento equivaleva ad un sacrifizio di 20 o 22 mila lire.

Ma non basta. Il Consiglio superiore non tenne conto delle spese di manutenzione, bensì ho veduto tenersene conto nella perizia che fu compilata, ma che non fu in questa parte considerata dal Consiglio superiore. La spesa di manutenzione del ponte fu calcolata in una cifra che io credo al di sotto della vera.

Basterà notare alla Camera che la manutenzione di questo materiale, che consta di tante barche accoppiate col mezzo di una impalcatura che serve di strada, una parte delle quali rimane in secco, quindi esposta a un deperimento molto

maggiore, ebbene la manutenzione di questo materiale la si calcolerebbe ad un 25° del valor capitale.

Io, per quanto inesperto, non posso esitare a dichiarare la modicità della spesa calcolata; considerando poi quello che fu calcolato, come risulta dagli atti del Parlamento, pel ponte di Cremona che costava 300,000 lire, e stimavasi la spesa di manutenzione a lire 30 o 31,500 (ed il ponte di Cremona ha minore estensione di questo); considerando che generalmente una barca come quelle di cui si dovrebbe costrurre questo ponte non ha, se non vado errato, una durata media al di là di 10 anni, ho dovuto conchiudere che per lo meno il decimo lo si doveva considerare come cifra moderata corrispondente alla spesa per la manutenzione del ponte. E dico moderata, e spero che i pratici di queste materie troveranno che sono nel vero. Allora, calcolando la spesa di manutenzione di questo ponte, riunendo questa spesa alla rendita, al tasso attuale del capitale impiegato, ho visto che l'onere che veniva ad essere imposto allo Stato tenuto conto del prezzo attuale del denaro, elevavasi ad una cifra tra le 55 e le 60,000 lire all'anno.

Vede la Camera che mi trovo dinanzi un capitale nominale abbastanza considerevole. Se mai l'onorevole Finzi potrà convincermi del contrario, io non sono alieno dall'accettare la discussione anche sul terreno delle cifre, e vedrò quale sarà la dimostrazione la più vera.

Allora il sacrificio che faceva lo Stato mi è sembrato veramente grave, tanto più che la questione del pedaggio la vidi lasciata in disparte.

Ho riandato la discussione dell'anno scorso, e mi è sembrato che lo stesso signor Finzi fosse di parere che non vi dovesse essere pedaggio su questo ponte. Ad ogni modo il pedaggio attuale sa la Camera a quanto arrivi? Arrivà alla cifra di 2,700 lire all'anno.

Si aumenti pure fin che si vuole questa cifra, lo Stato subirà sempre una perdita considerevole, e perciò mi è sembrato

che si dovesse andare a rilento nell'adottare questo disegno di lègge.

Ma il sagrificio non è tutto qui; lasciamo pure di osservare che abbiamo due altri ponti vicini, uno a dodici chilometri di distanza, quello di Casalmaggiore; l'altro quello di Cremona, che costano allo Stato un tenue sacrificio qual'è l'abbandono di un canone; ma io dico: una volta che la Camera avrà deciso la questione del ponte a Viadana e Brescello nel senso che debba mettersene la spesa interamente a carico dello Stato, che debba mantenersi similmente a carico dello Stato, anche quando sia concesso allo Stato di rifarsi di una parte del sacrificio con una tariffa aumentata e meglio ordinata, noi non avremo deciso solamente un caso singolare, noi avremo decisa una massima. Io conosco diverse altre località poste sul fiume, le quali, una volta avuto il precedente della costruzione di un ponte a Viadana e Brescello a spese dello Stato, verrebbero a reclamare lo stesso trattamento, ed io non so allora come potremmo ricusare la dimanda e che limite avrebbe il sacrificio.

Verrò a casi concreti.

La parte occidentale della provincia di Piacenza desidera una comunicazione col Lodigiano. Castel San Giovanni, per esempio, dista da Piacenza venti chilometri e più, ed ha bisogno di un contatto frequente con la sinistra del Po, e domanda un ponte.

V' ha di più; nella provincia di Pavia, e gli atti del Consiglio provinciale lo provano, poichè fu presa una deliberazione, si domanda che *l'oltre Po* pavese, antica denominazione di una parte della provincia di Voghera, ora aggregata amministrativamente al suo antico capoluogo, sia riunito più direttamente e con più di un ponte al capoluogo della provincia. Una volta che sia presa una determinazione per Viadana e Brescello, domanderà parità di trattamento.

Vede dunque la Camera che l'onere che si tratterebbe d'imporre allo Stato accettando la spesa del ponte tra Via-

dana e Brescello, sarebbe un onere assai più grave e che verrebbe più volte moltiplicato.

Io debbo dire anche una cosa: evvi veramente urgenza che si faccia quest'opera? Io credo lodevolissimo il contegno del municipio di Viadana, e se fosse possibile di trovar modo perchè questa sua buona volontà non riuscisse infruttuosa, io lo vedrei molto volentieri: ma urgenza per quest'opera veramente non la vedo.

Da Piacenza sino a Borgoforte non eravi ponte sul Po; adesso ne abbiamo intromessi due, a Cremona e a Casalmaggiore; da Casalmaggiore a Viadana che distanza corre? Dodici o quindici chilometri. Non è dunque così scarsa di comunicazioni quella parte del territorio del regno, da credere che sia veramente urgentissimo di costrurre *hinc et nunc* un nuovo ponte sul Po tra Viadana e Brescello. Almeno imitiamo l'esempio dei due casi precedenti, cioè dei due ponti costrutti, rivolgendoci allo spirito di associazione dei comuni e dei privati.

Se veramente, com' io voglio credere, il ponte di Viadana ha tutta quell'importanza che gli si attribuisce, si esperimenti prima l'associazione; vi sono dei grandi comuni interessati, Reggio, Parma, tutta la parte fertilissima della provincia cremonese che sta all'imboccatura dell'Oglio; ebbene, si veda se è possibile di far quello che hanno fatto Casalmaggiore e Cremona. Mi pare che questo esperimento, mentre le finanze dello Stato si trovano in condizioni che nessuno può coscienziosamente chiamare *fiorenti*, meriti di essere tentato seriamente.

Poi io dirò francamente che avrei forse sorpassato anche la difficoltà della spesa, anche l'obbietto e il contrasto delle leggi precedenti; allo scopo sarebbesi arrivato mediante un sussidio, se una quistione assai più grave non fosse venuta in campo.

Com'era mio dovere, nell'esaminare siffatta quistione ho cercato di vedere se erasi consultato il dicastero della

guerra, che può ragionevolmente credersi interessato in quest'opera.

Se si trattasse di un'opera posta nella parte centrale del regno, su cui non cadesse dubbio che possa aver relazione con la difesa generale dello Stato, non occorrevano certo molti consulti. Ma in questo caso ho cercato di vedere se quest'opera, che si doveva costrurre ad una piccolissima distanza da una piazza importante occupata da una potenza estera, ad una distanza ancor minore dalle frontiere, era stata esaminata da chi spetta, cioè dal ministro della guerra e dai Consigli che esso incarica di discutere e risolvere le questioni che si attengono alla difesa del paese.

Ma, esaminata la pratica, non ho veduto che il signor ministro della guerra sia stato interpellato su questa questione.

Questa era adunque una lacuna che mi correva debito di riempire; per ciò mi sono rivolto all'onorevole mio collega il ministro della guerra, il quale nei termini i più chiari, i più precisi, mi ha dichiarato che nell'interesse della difesa del paese egli non potrebbe acconsentire a dare il suo voto favorevole alla costruzione di un ponte di barche tra Brescello e Viadana.

In faccia a questa dichiarazione, io non ho creduto, e l'onorevole Finzi, credo, mi perdonerà, non ho creduto di addentrarmi più a lungo nell'esame di questa controversia; io ricordo un suo pensiero che ha manifestato l'anno scorso nella discussione della legge sul ponte di Cremona, allorchè uno degli onorevoli deputati che vi prendevano parte proponeva di fare un ponte stabile in quella località. Egli stesso, che presentiva l'importanza sotto questo punto di vista del tragitto del Po a Viadana, diceva che non avrebbe acconsentito alla costruzione di un ponte stabile, ma che voleva che il ponte fosse costrutto in modo che potesse essere facilmente asportato o distrutto.

Ebbene, o signori, in faccia a queste obbiezioni, per quanto mi rincresca di non potere secondare le istanze dell'onorevole

Finzi, nè le deliberazioni lodevolissime del municipio di Viadana; per quanto mi dispiaccia di non poter dar corso ad una pratica certamente con ottime intenzioni iniziata dal mio antecessore, mio malgrado lo devo dichiarare all'onorevole interpellante e alla Camera che non posso assumere l'incarico di presentare alla sua sanzione questo disegno di legge. (*Bravo! a sinistra*).

Dopo la replica dell'onorevole Finzi:

Io devo cominciare dal rettificare alcune cose che l'onorevole Finzi mi fa dire, che io credo di non aver dette.

Egli volle far capire che io abbia detto alla Camera che l'onorevole Peruzzi, mio antecessore, non avesse consultato nè il ministro delle finanze, nè quello della guerra. Non ho mai detto questo; non ho punto parlato del ministro delle finanze; ho detto soltanto che dall'esame della pratica non mi risultò che si fosse consultato il ministro della guerra e quale fosse il suo parere; perciò era in me l'obbligo di riempire questa lacuna. Se io avessi potuto consultare l'onorevole Peruzzi, può darsi ch'egli mi avrebbe rischiarato su questa materia, e detto in che modo egli avesse esplorato il parere del ministro della guerra. Però, non essendo risultato a me che fosse stato sentito il ministro della guerra, era mio preciso dovere di consultarlo e, avendolo consultato, di esporre alla Camera quale sia stato il suo avviso.

L'onorevole Finzi ha detto che io avevo esagerate le cifre, e che io avevo delle speciali simpatie per il ponte di Casalmaggiore.

Assicuro la Camera e l'onorevole Finzi che io ho simpatia egualmente per tutte quante le opere pubbliche, e che ho una simpatia più particolare per quei provvedimenti che mi mettano in grado di farne il più gran numero, ma

compatibilmente con gli altri interessi dello Stato che è mio dovere di rispettare.

Io respingo adunque quella specie d'insinuazione che mi rivolse l'onorevole Finzi, che io possa avere delle preferenze piuttosto per un'opera pubblica che per un'altra. L'argomento abbastanza grave che ho messo innanzi intorno al giudizio di quest'opera, sotto il punto di vista della difesa del paese, mi pare che mi dispensi dal giustificarmi dell'accusa d'avere più simpatie per l'una che per l'altra località.

Io ho simpatia soprattutto per una cosa, se lo vuol sapere l'onorevole deputato Finzi, ho simpatia per l'interesse nazionale.

Noi non ci troviamo in condizioni normali; se l'Italia si trovasse in condizioni normali, le grandi opere di comunicazione, e in generale le opere d'utilità pubblica, non dovrebbero subordinarsi alla difesa del paese; ma noi, o signori, siamo ancora in condizioni anormali e finchè ci troviamo in queste condizioni, quando un'opera pubblica come quella di cui si tratta si fa vicinissimo alla frontiera, si fa a pochissima distanza da una piazza assai importante occupata da straniera potenza bisogna riflettervi seriamente.

Ed io credo che le condizioni che stanno nei rapporti della difesa del paese sono non solo valutabili, ma preponderanti; ed è perciò che io ho chiuso il mio discorso dichiarando alla Camera che non intendeva di trattenermi più a lungo in questa questione, perchè credeva che le obbiezioni fatte dal mio onorevole collega il ministro della guerra fossero tali da sciogliere in un senso pur troppo contrario ai desiderii dell'onorevole interpellante la presente questione.

Quanto alle esagerazioni delle cifre che mi appone l'onorevole Finzi, il quale dice che io le ho esagerate queste cifre quando ho affermato che il sagrificio imposto allo Stato era una spesa annua di 50,000 lire, bisogna dimostrarmi che questa cifra è esagerata. Lo stesso bilancio mi dice che

questa spesa è stata valutata in perizia a 300,000 lire; e con quello che costa il danaro, 300,000 lire dànno di più di 30,000 lire; il ponte di Cremona, senza andare tanto pel minuto, dagli stessi atti del Parlamento risulta che costa più di 50,000 lire annue di manutenzione, io trovo dunque anche in questo modo una cifra brutta che sorpassa di già le 50,000 lire. (*Segni di adesione*)

Soggiungeva ancora l'onorevole Finzi che io non ho calcolato il pedaggio nella sua giusta misura, ma io non poteva fare altro che desumerlo dagli atti ufficiali. Io ho qui una lettera, in data del 3 marzo, dell'ingegnere-capo della provincia di Cremona, il quale si esprime in questi precisi termini:

« Al soddisfacimento della nota 17 febbraio trovo di riferire, dietro assunte informazioni, che il prodotto annuo derivante dalla riscossione del diritto di pedaggio sul ponte volante sul Po, tra Viadana e Brescello, ascende approssimativamente a lire 2,700. »

Suppongasi pure che vi sia un altro pedaggio sopra altro braccio, con un'altra tariffa che renda altre 2,000 o 2,500 lire, il ricavo diventa di 4,500 o di 5,000 lire, ma l'argomentazione mia regge perfettamente nello stesso modo.

Diceva ancora l'onorevole Finzi: ma voi volete costringere le popolazioni che vengono da Bologna, e che partendo da Reggio, si dirigono verso la Lombardia, a fare un lungo giro, andando a passare da Casalmaggiore a fare 42 chilometri invece di 12.

Ma prima di tutto l'onorevole Finzi ha considerato la popolazione che stà da una sola parte; io la considero da una parte e dall'altra.

Dunque il suo calcolo va rettificato; non bisogna considerare solamente la popolazione che può servirsi da una determinata parte, bisogna considerare tutta la popolazione che può servirsi del passaggio.

Egli ha poi trascurato anche la circostanza che la popolazione che proviene da Bologna, da Modena, da Reggio,

ha il beneficio della strada ferrata che la porta a Parma, dove trova la strada di Colorno ottima, facilissima, che la conduce a Casalmaggiore. Questa circostanza doveva essere tenuta in conto.

Quanto poi all'asserire che uno di questi ponti, quello di Casalmaggiore, è impossibile, io dichiaro che non accetto ancora per dimostrata questa impossibilità. È un fatto che questi due ponti sono alla distanza di 12 o 15 chilometri, come ho già detto. Non voglio dire con ciò che non sia un bene il fare anche il ponte di Viadana, ma dico che, quando vi sono altre considerazioni d'interesse generale sia per le finanze, sia per l'interesse del paese, non credo si possa dire che questa sia una necessità urgente, indeclinabile, assoluta per quelle popolazioni.

Ma, si dice: sapete voi che cosa fate con questa vostra renitenza? Voi venite a contrastare il desiderio di una popolazione numerosissima; sapete voi che cosa fate ricusando il progetto di fare un ponte? Voi ricusate il vostro assenso ad un'opera che sarà di nessun aggravio per lo Stato, perchè vi sarà un transito considerevolissimo che compenserà ogni sacrificio. Io rispondo: se veramente coloro che hanno interesse a passare su questo ponte sono in così gran numero; se tante città, tanti comuni e tante provincie sono interessate a questo passaggio; se il transito sarà tanto considerevole da compensare abbondantemente il costo delle spese, ma perchè, come ho detto nel mio primo discorso, non tenteremo di fare col mezzo di un consorzio quello che si è fatto in altri due casi? Perchè non faremo seriamente il tentativo prima che si faccia il ponte intieramente a carico dello Stato? Io credo che a questa argomentazione, mi si permetta di dirlo, sia impossibile di rispondere.

Dice poi l'onorevole Finzi: il ponte di Casalmaggiore non si farà; io torno a ripetere che mi permetto di mettere in dubbio l'autorità della sua profezia. La legge che era stata

votata dal Parlamento l'anno scorso non fu pubblicata che nel mese di febbraio, se ben mi ricordo, ed è a mia cognizione che il municipio di Casalmaggiore ha sollecitato la pubblicazione di questa legge.

Lasciate dunque il tempo necessario a queste Compagnie, a questi municipi di formare una società e raccogliere dei mezzi, e non venite a pronunziare dei giudizi prematuri sulle possibilità di eseguire un' opera assunta.

Vi sono altri interessi che si attaccano al ponte di Casalmaggiore.

Mi ricordo, l'anno scorso, quando si fece la relazione, che l'onorevole Torrigiani appunto ne faceva parola accennando ad una ferrovia a cavalli, la quale dovea appunto confluire verso questo passaggio.

Adunque non veniamo a metter fuori queste profezie inesorabili, non veniamo a togliere la speranza prima che sia scaduto il tempo utile per realizzarla.

L'onorevole Finzi in fine conchiudeva con un'argomentazione, o dirò meglio, con una valutazione dell' utilità di questo passaggio, che sicuramente deve far sensazione; egli diceva: badate a quello che fate; coll'avversare questa opera voi impedite la concordia degli spiriti, impedite il ravvicinamento delle diverse popolazioni tra loro, impedite che una stessa temperie politica regni sulle due rive del Po.

Mi pare che nei bilanci e nelle leggi siasi in questi due anni fatto qualche cosa per affrettare l'assimilazione delle varie popolazioni italiane; le spese che si sono votate mirano all'intento di cui ha parlato l'onorevole Finzi.

Del resto, anche ammesso il suo argomento, se anche mancasse questa somma all'opera da esso patrocinata, se si togliesse all'attuale sua destinazione questa spesa, e si consacrasse ad altro, come certo avverrebbe, crede egli il signor Finzi che sarebbe male impiegata? Se a vece d'impiegarla in questa parte settentrionale del regno, seguitando il programma ministeriale, che il signor Finzi ha indicato,

fosse impiegata questa somma nell'Italia meridionale che si trova in ben altra condizione in fatto di comunicazioni stradali; se, per esempio, fosse impiegata a favore della provincia di Reggio, all'estremo punto del regno, crede l'onorevole Finzi che questa somma sarebbe gettata, e che per la fusione degli spiriti non avremmo pur fatto qualche cosa? Ma in nome di Dio! Me ne appello alla Camera. Io credo che bisogna promuovere comunicazioni dovunque; credo che il desiderio dell'onorevole Finzi e del municipio di Viadana è più che ragionevole, ma bisogna tener conto delle condizioni generali dello Stato; fra le diverse erogazioni possibili bisogna pure ammettere un criterio di preferenza; ora non v'ha dubbio che abbiamo opere pubbliche assai più urgenti e di interesse generale che il ponte da Viadana a Brescello.

E torno poi a ripetere che, in faccia all'interesse superiore della difesa del paese, per quanto mi possa personalmente dispiacere, non credo possibile, almeno per parte mia e salva la deliberazione che sarà per prendere la Camera, che io possa assecondare la domanda dell'onorevole Finzi e del municipio di Viadana.

**L'onorevole Finzi, non soddisfatto delle risposte del ministro Depretis, propone la seguente risoluzione:**

La Camera invita il Ministero a presentare il disegno di legge, già allestito, relativamente ad un ponte di chiatte sul Po, tra Brescello e Viadana, quando non sia dimostrato che vi faccia opposizione la Commissione di difesa.

**L'onorevole Sella, ministro delle finanze, fa alcune considerazioni su tale discussione e mentre lascia all'onorevole Finzi di valersi, se lo creda, dell'iniziativa parlamentare, prega la Camera di non accogliere la risoluzione proposta dall'onorevole interpellante.**

**Seduta del 29 marzo 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MINGHETTI.

**L'onorevole Guerrieri presenta il seguente ordine del giorno a cui l'onorevole Finzi si associa ritirando la risoluzione proposta nella precedente seduta:**

La Camera, invitando il Ministero a compiere, sia dal lato economico, sia dal lato militare, gli studi iniziati per la costruzione di un ponte di barche sul Po tra Viadana e Brescello, la cui spesa è già prevista nel bilancio dell'anno corrente, passa all'ordine del giorno.

Io MI sono opposto ieri recisamente ad una risoluzione che intendeva di imporre al Ministero l'obbligo preciso di presentare un disegno di legge. Dal momento che essa è stata ritirata, io non mi fermerò più oltre sulla questione.

L'ordine del giorno proposto dall'onorevole Guerrieri tende, se ne ho bene inteso il concetto, ad ottenere che il Ministero si faccia a studiare nuovamente la questione, ovvero a continuare gli studi, che parte presentano delle lacune, o che sotto qualche punto di vista non si sono forse ancora cominciati. Comunque sia, l'onorevole Guerrieri vorrebbe che il Ministero studiasse ancora questa questione. (*Il deputato Guerrieri fa cenni affermativi*)

Questa mi pare l'idea dell'onorevole proponente.

Io dichiaro che non ho opposizioni da fare, genericamente parlando, a questo concetto; ma vorrei che fosse bene inteso che, nell'aderire alla sostanza di quest'ordine del giorno (non faccio ora questione di redazione), io intendo che il Ministero debba rimanere libero nella sua azione, come deve rimanere libero altresì nell'apprezzamento della questione

in tutte le sue parti e dei risultati che gli studi possono portare sulla medesima.

Con queste spiegazioni io non ho difficoltà di aderire al concetto dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Guerrieri.

**All'onorevole Finzi, il quale aveva accennato ad un ordine del giorno che su tal proposito sarebbe stato votato dalla Camera:**

Ho chiesto la parola per rettificare un'asserzione che fu posta innanzi replicatamente, che, cioè, vi fosse un ordine del giorno della Camera che stabilisca l'obbligo del Governo di presentare la legge o di provvedere per la costruzione di un ponte tra Viadana e Brescello.

Io ho sotto i miei occhi la discussione del 25 giugno dell'anno scorso, nella quale fu trattata la questione. Fu allora che l'onorevole Macchi disse di avere interpellato il ministro delle finanze, l'onorevole signor Bastogi, il quale erasi in quel momento assentato dalla Camera, e che avevagli dichiarato la sua propensione a facilitare la comunicazione fra le rive del Po.

Sul finire di quella seduta prese la parola l'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, e si espresse in questi termini:

« Dirò poi che, quanto al ponte di Viadana, finora non venne fatta alcuna proposta, per quanto io sappia, e che il Governo sarà lieto di favorire l'industria privata, qualora di questo si voglia occupare, giacchè, nelle condizioni attuali e delle finanze dello Stato e del fiume Po, ci pare più conveniente che l'industria privata si occupi di favorire queste comunicazioni.

« Qualora poi l'industria privata non potesse dare il suo concorso al Governo per questo ponte, allora il Governo, tenuto conto dei desiderii espressi dall'onorevole Finzi e dei bisogni di quelle popolazioni, si accingerà a studiare

maturamente la questione ed a fare quanto da esso dipende, perchè si raggiunga lo scopo che l'onorevole deputato Finzi si propone. »

Questa e non altra è la dichiarazione che fu fatta in quella discussione; dunque non fu assunto nessun impegno per parte della Camera; non fu fatta che una dichiarazione per parte del Ministero, il quale disse che avrebbe tentato di appagare i desiderii di quelle popolazioni, ricorrendo all'industria privata; che in difetto di questa, avrebbe studiato la questione e procurato di ottenere l'intento in altro modo.

Io credo che quelle parole non abbiano portato ad impegni precisi.

**Finzi.** Vi è una cifra in bilancio.

**Presidente.** La prego, non interrompa.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni. Esaminando la questione ho detto ieri che non sarebbe conveniente di addossare questo carico allo Stato per molti motivi che non voglio ripetere, come non ne voglio aggiungere altri che potrei addurre, limitandomi ad un solo, che, cioè, prima di aggravare il bilancio dovrebbe essere chiaramente dimostrato che l'industria privata non può sopperire allo scopo, e ciò indipendentemente, ben inteso, dalla questione militare, e ritenendo che, in quanto alla questione economica, è evidente per tutti che più abbiamo di queste comunicazioni sul Po, tanto meglio è provvisto agl'interessi dello Stato.

Ora io domando: si è fatto tutto quello che si poteva onde vedere di far concorrere l'industria privata a questa impresa? Io non lo credo; anzi io mi permetto di credere che non si è fatto tutto quello che si poteva fare.

Per esempio, noi abbiamo, e lo diceva ieri l'onorevole Finzi, una numerosa popolazione, quattro delle principali città d'Italia che sono interessate in quest'opera, come sono interessate in tutte le comunicazioni che passano il Po percorrente i loro territorii. Ebbene, io non ho trovato negli atti del Ministero

che si siano fatte circolari, inviti, sollecitazioni; che siasi fatto qualche serio tentativo presso i municipii e le provincie di Parma, di Modena, di Reggio e di Bologna per formare una associazione allo scopo di costrurre il ponte di cui discutiamo.

Qui siedono rappresentanti di quelle provincie, se tentativi serii si fossero fatti, io li prego di dichiararlo per correggere il mio errore, se errore può dirsi l'ignoranza di fatti che non mi constano.

Dunque su questo punto di vista la questione va rettificata.

Se si vuole, si dica pure che la questione merita ancora di essere studiata, io non farò osservazione alcuna su questo punto; ma sia ben inteso che, sia dal lato economico, che dal lato militare, non s'intende dalla Camera imporre oggi un vincolo all'azione del Governo, nè che si vuole determinare preventivamente un giudicio o limitare la libertà del Governo nell'apprezzamento delle circostanze e delle ragioni che più serii e più completi studi possano arrecare in questa controversia.

**All'onorevole Mellana che voleva riprendere l'ordine del giorno puro e semplice dapprima proposto e poscia ritirato dall'onorevole Mandoj-Albanese:**

PREGHEREI l'onorevole Mellana di osservare che tanto io, quanto l'onorevole mio collega il ministro delle finanze, abbiamo esplicitamente dichiarato che intendevamo che la libertà d'azione del Governo non dovesse essere per nulla limitata o pregiudicata dall'ordine del giorno del deputato Guerrieri. È solamente in questo senso che noi accettiamo quest'ordine del giorno, e non altrimenti; nè credo che l'onorevole proponente abbia intenzioni diverse.

**Dopo ciò è posto ai voti ed approvato dalla Camera l'ordine del giorno sovra riportato dell'onorevole Guerrieri.**

# Riforma postale

**Il disegno di legge per la riforma della tariffa postale fu presentato alla Camera dei Deputati il 31 luglio 1861 dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Conti, Nelli, Bertini, Macchi, Castagnola, Susani, Monticelli, Pisanelli e Martinelli relatore, questi presentò alla Camera la relazione il 21 febbraio 1862. — Succeduto all'onorevole Peruzzi nel Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Depretis, fu nominato il cav. Barbavara commissario regio per sostenere la discussione in Parlamento di tale disegno di legge. — Non vi fu discussione generale.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 31 marzo 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MINGHETTI.

**All'articolo 1° — *Privativa postale.* — Dopo i discorsi degli onorevoli Cini, Menichetti e Busacca contro l'articolo proposto dalla Commissione per affidare allo Stato esclusivamente la privativa del servizio postale, e dell'onorevole Susani in favore del medesimo, l'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così parla:**

Io NON intendo trattenermi sulla questione, poichè veramente, dopo quanto è stato detto dall'onorevole Susani, io non saprei aggiungere nuovi argomenti senza venire a ripetere qualcuno de' ragionamenti ch'egli ha messo innanzi a difesa del progetto della Commissione.

Mi limiterò adunque ad esprimere la mia opinione, per togliere di mezzo ogni dubbio cui potesse dar luogo il silenzio del Ministero.

Dichiaro francamente alla Camera che sento una certa ripugnanza a farmi in questa questione sostenitore di un disegno di legge che nelle apparenze può essere giudicato siccome contrario alla libertà dell'industria e del commercio.

In Toscana è praticata da molti anni, senza inconveniente riconosciuto, la libertà dell'industria anche in materia postale.

È quindi naturale una certa tenerezza in chi difende quell'istituzione, e, per mia parte, dirò anche una certa esitazione, nell'associarmi ad un disegno di legge che contrasta apparentemente a quei principii di libertà che ho sempre propugnati.

Tuttavia dirò brevemente le ragioni che m'inducono in questa determinazione.

Si è molto parlato dagli oratori che combattono il progetto della Commissione della libertà industriale, e si è citato la testimonianza, l'autorità, per noi tutti altissima, del conte Di Cavour.

Tuttavia io pregherei la Camera e gli onorevoli preopinanti ad osservare che in fatto di libertà industriale e commerciale è assai difficile, e sarebbe esempio pressochè unico, che in un Consesso legislativo le teorie del libero scambio prevalessero in modo assoluto. Ne abbiamo esempio in tutte le discussioni del Parlamento subalpino, e potrei citare moltissimi incidenti ch'ebbero luogo nelle discussioni sulle tariffe daziarie.

In quelle discussioni, o signori, noi abbiamo visto l'onorevole conte Di Cavour in molti casi considerare la quistione non come semplice economista, non difendere i principii come si sarebbe fatto in un giornale di pubblica economia, in un Consesso di scienziati od economisti, ma considerare

la questione come uomo di Stato, che non può quindi discuterla isolatamente, ma deve ponderarla ne' suoi rapporti moltiplici con tutti i grandi interessi dello Stato; abbiamo veduto, dico, molte volte il conte Di Cavour resistere fermamente, tenacemente alle proposte con le quali cercavasi di mitigare un dazio od una tassa, e dichiarare doversi far sosta ad una prima diminuzione, quale era convenuta coi trattati ch'egli aveva conchiuso, e negare il suo assenso a procedere più oltre sulle vie della libertà.

Dunque non si può fondare un ragionamento in via assoluta sui principii della libertà dell'industria, nè venire all'induzione che questi principii sieno gravemente offesi o messi in disparte o conculcati dal Governo per ciò solo che, nello scopo di far prevalere una legislazione uniforme in una materia che più d'ogni altra ha d'uopo d'uniformità, esso viene ad accettare il progetto della Commissione.

Per manifestare con brevi parole la mia maniera di vedere in questa questione dirò che il trasporto delle lettere può considerarsi come un servizio esercitato dallo Stato nell'interesse del pubblico, o come una privativa, o come una tassa.

Il servizio pubblico del trasporto delle lettere non è diverso da quello che pei viaggiatori e per le merci si esercita con un vero monopolio sulle strade ferrate.

Il servizio di trasporto delle lettere sotto questo punto di vista è un servizio pubblico dal quale, a mio credere, il Governo non può esimersi. E non può esimersi sia perchè ne ha d'uopo per sè, come perchè i cittadini, allo stato attuale della civiltà, hanno diritto di ottenerlo.

Ora questo servizio pubblico dal quale il Governo non può esimersi (su questi punti non credo che alcuno vorrà muovere obbiezioni) potrebbe essere più convenientemente esercitato dai privati? Nessuno sostiene questa tesi. Si dice soltanto: lasciate che i privati facciano la concorrenza al Governo, perchè in questo modo il servizio di trasporto

delle lettere esercitato dal Governo sarà ridotto al suo giusto prezzo. Mi pare che l'argomentazione più forte sia stata questa. Io credo che nella massima parte dei casi il Governo sia più d'ogni altro adatto a questa particolare industria. Le guarentigie che i privati trovano nel trasporto delle lettere fatto dal Governo, me lo ammetteranno gli onorevoli contraddittori, difficilmente si troverebbero altrove. Dunque, sotto questo punto di vista, cioè per ottenere che il trasporto sia fatto con sicurezza, con regolarità, con celerità, val meglio che il Governo sia incaricato delle poste. È questo un punto importante, perchè l'oggetto della civile convivenza e della società umana è la soddisfazione migliore dei bisogni dei cittadini, e quindi la prestazione dei diversi servizi produttivi nel miglior modo e con le migliori garanzie possibili.

La questione può essere poi considerata sotto l'aspetto della privativa. Qui si dirà che le privative sono sempre odiose, che per conseguenza col volere estendere queste privative ove non ne esistono si fa un atto poco liberale, poco provvido.

Mi pare, signori, che in questa questione c'è una certa contraddizione negli argomenti che si mettono avanti dagli oppugnatori del progetto.

Essi dicono che al Governo non si può far concorrenza.

In tal caso la privativa è ben poco dannosa, è ben poco contraria nel fondo ai principii di libertà, se non si può alla medesima fare una seria ed utile concorrenza.

Abbiamo nelle nostre leggi finanziarie ben altre privative.

Le istituzioni della natura del servizio postale non bisogna, me lo permettano gli onorevoli contraddittori, considerarle isolatamente, ma nel loro complesso. Ora io non citerò esempi, chè sono troppo palesi, ma dirò che, se la privativa di cui si tratta è tale per cui si creda che al modo con cui la fa il Governo non possano i privati farvi

un'utile concorrenza, io credo che questa sia una delle privative le più inoffensive, e le più sopportabili, e le meno dannose alla società. La si vuol prendere come una tassa, e sia pure; si ammetta dove è monopolio (è una supposizione che non l'ammetto), ma si supponga che in alcuni casi particolari questa tassa vada a colpire i cittadini.

Prima di tutto, quando si verificherà questo caso? Questa tassa non potrà verificarsi se non su quelle linee sulle quali i privati possono fare concorrenza al Governo, sulle quali può avvenire che il trasporto possa farsi a più buon mercato; in questo caso la tassa sarà alquanto più grave. Ma qui evvi un altro principio che subentra; è il principio della solidarietà generale dei servizi pubblici esercitati dallo Stato. Sta bene; io voglio ammettere che nei trasporti delle lettere avvenga per avventura il caso in cui i privati possano considerare il corrispettivo pel trasporto delle lettere come una tassa che superi il costo effettivo del trasporto, e che in questo caso possano considerarsi come colpiti di tassa; ma nella più gran parte dei casi, o signori, non è così. Quando si tratterà di estendere questa tassa a tutte le parti dello Stato, e massimamente quando si tratterà di estenderla ai piccoli comuni, e, come diceva l'onorevole Susani, si verrà a portare la cassetta delle lettere nei comuni che hanno meno coltura, meno istruzione, in tutti questi casi, signori, se noi veniamo a colpire i cittadini con una tassa onde questo servizio non sia interamente a carico dello Stato, permettetemi, sarà una delle tasse più utili e di quelle che rendono i più segnalati servigi alla cosa pubblica.

Si è voluto in certo modo escludere la questione finanziaria; ma io non credo che lo si possa. Abbiamo delle cifre indeclinabili, dei bisogni a cui l'erario pubblico non potrà a meno che ottemperare. Io so che dalla stessa Toscana vengono frequentemente dimande di nuovi uffizi nei comuni; so che nell'Italia meridionale, se si vuole che la civiltà si

estenda, che l'istruzione porti i suoi frutti, che il paese, massime nelle parti meno popolate, progredisca, bisogna aumentare di gran lunga gli uffizi postali. Ora dunque le spese sono indeclinabili, e stanno per essere di molto aumentate.

Che avverrà ammettendo la concorrenza? Avverrà che lo Stato vedrà diminuire gl'incassi, mentre le spese rimarranno intatte. Il minor reddito si verificherà, non v'ha dubbio, sulle linee migliori; la maggior spesa invece si farà sulle linee meno produttive.

Dunque non è vero, o signori, che non ci sia un aggravio delle finanze; l'aggravio sarà vero, reale ed effettivo, poichè avremo diminuzione d'entrata ed aumento di spesa.

Pertanto, senza estendermi più oltre in questa questione, io conchiudo dicendo che, se è vero che in questo servizio che lo Stato deve rendere ai cittadini deve star fermo il principio della solidarietà tra le diverse parti dello Stato, nello stesso modo per cui, non avuto riguardo al contributo ed alla entità delle imposte che vengon pagate dalle parti montane o sterili o più povere del paese, lo Stato si impegna in ingentissime spese aprendo strade costosissime, nello stesso modo, o signori, non avuto riguardo al vantaggio che sopra alcune linee potrebbero trovare i cittadini quando fosse aperto il campo alla libera concorrenza, noi dobbiamo mantenere entro limiti moderati ferma questa privativa, con che siamo ben persuasi che il servizio non viene pagato ad un prezzo immoderato, ma ad un prezzo equo. E con ciò io credo che non si offendono i principii dell'economia pubblica, e si conservano quelli di una buona e sapiente amministrazione.

**Seduta del 1° aprile 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'articolo 1° concordato in nuova forma tra il Ministero e la Commissione:**

**Art. 1. Appartiene all'amministrazione delle poste la privativa del trasporto per terra e per mare fra i diversi paesi del regno, e fra questi e l'estero, e della distribuzione delle corrispondenze epistolari e delle stampe periodiche nazionali ed estere non eccedenti il peso di 100 grammi.**

**In risposta ad osservazioni dell'onorevole Gallenga:**

Io PREGO l'onorevole Gallenga di avvertire che in questo primo articolo, quale è stato formolato dalla Commissione d'accordo col Ministero, possono esservi questioni grammaticali da fare, ma non questioni di massima, perchè la sola questione che si tratta di decidere si è se si vuole o no la privativa.

Ritenga l'onorevole Gallenga che fuori di questa questione al certo gravissima, nessun'altra è nascosta nell'articolo formulato dalla Commissione che non fosse nella primitiva redazione.

La Commissione, esaminando quest'articolo, nonchè le leggi degli altri paesi e le nostre precedenti, ha studiato di esprimere più chiaramente il concetto e di eliminare qualche dubbio che potesse insorgere.

Accennerò all'appunto fatto dall'onorevole Gallenga intorno all'aggiunta: *per via di terra o di mare.*

**Gallenga.** Questa non è roba mia.

*Una voce a destra.* È roba di Michelini. (*Ilarità*)

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Comunque sia, quest'aggiunta fu fatta per togliere di mezzo un dubbio. I confini dello Stato naturalmente sono determinati dal mare; ora poteva nascere dubbio se i bastimenti possano prendere le lettere e portarle ad altro punto dello Stato o all'estero, sottraendole alla legge postale. Questo dubbio meritava di essere risolto, quindi la Commissione, d'accordo col Ministero, ha creduto di dover far quest'aggiunta; ma essa non deve avere per conseguenza che la privativa postale si eserciti nei paesi esteri, ma solo fin dove un bastimento nazionale che porta le corrispondenze postali tocca un paese estero.

Forse si poteva trovare una frase più generica che comprendesse i fiumi, i laghi, gli stagni, come sembra avrebbe desiderato l'onorevole Michelini, tuttavia è sembrato che nei trasporti per terra s'intendessero compresi anche i tragitti dei fiumi e dei laghi. Onde l'articolo mi sembra che abbia un senso abbastanza completo.

Del resto, meno la questione della privativa, nessun'altra questione, lo ripeto, viene ad essere vulnerata coll'articolo nuovamente compilato dalla Commissione.

**Sulla pregiudiziale proposta dalla Commissione sovra la proposta dell'onorevole Gallenga per non considerare come una lesione alla privativa postale il trasporto in via privata dei giornali:**

Mi pare che gli onorevoli preopinanti dovrebbero persuadersi che questo è veramente il caso in cui deve adottarsi la questione pregiudiziale.

Considerando il primo articolo nella sua disposizione così come è concepito, secondo la redazione che ognuno ha sotto gli occhi, che non varia nella sostanza da quella della Com-

che son cose, come sa benissimo l'onorevole Gallenga, af fatto contraddittorie.

Io perciò credo sia il caso che la Camera debba adottare la questione pregiudiziale.

**La questione pregiudiziale è dalla Camera adottata.**

**All'articolo 2° che determina le eccezioni alla privativa. — Sopra due emendamenti proposti dall'onorevole Cini per eccettuare dalle disposizioni del 1° articolo le lettere non suggellate e quelle portate senza fine di lucro:**

Dirò francamente alla Camera l'opinione del Ministero sui due emendamenti presentati dall'onorevole Cini.

La legge non assoggetta alla privativa le carte manoscritte; esse sono esenti dalla tassa.

Nell'opinione del Ministero una lettera non suggellata non è altro che un manoscritto, e questo non è soggetto alla privativa.

Parrebbe al Ministero che questa dichiarazione dovrebbe bastare; e dopo aver dichiarato qual' è il concetto ch'esso ha delle lettere o della corrispondenza epistolare, come diceva l'onorevole Sanguinetti, mi parrebbe che, prendendo atto di questa dichiarazione, l'onorevole Cini potrebbe accontentarsene e ritirare il suo emendamento.

L'opinione del Ministero però è alquanto diversa sul secondo emendamento. E mi permetta il signor Cempini che glie lo dica: i suoi ragionamenti sono buoni in teoria, ma praticamente, quando venisse adottato l'emendamento dell'onorevole Cini, tutta l'economia della legge sarebbe mutata radicalmente.

Si vuole che non siano assoggettate alla privativa le lettere anche suggellate, cioè le vere lettere contemplate dalla legge, quando siano portate gratuitamente. Ma a prima vista

si può misurare la portata di questa disposizione; basterebbe che una persona ed anche una società di strade ferrate s'incaricasse di trasportare gratuitamente le corrispondenze da una città all'altra perchè la legge non avesse applicazione.

Nè vale il dire che, se vi è frode alla legge, s'istituisca un procedimento, si veda se il trasporto è fatto o no gratuitamente, e quando frode vi sia, allora sia il caso di colpire i contravventori.

Ognuno capirà facilmente come sia difficile l'accertare questa sorta di contravvenzioni, come sia facile in molti casi per una retribuzione che non vesta il carattere di un corrispettivo convenzionale il sottrarre una parte di tassa allo Stato.

Mi pare adunque che, siccome col secondo emendamento dell'onorevole Cini verrebbe aperta una porta larghissima alle frodi, per cui la legge in moltissimi casi potrebbe avere un effetto assai meno utile per lo Stato, questo secondo emendamento non possa assolutamente accettarsi; ed io prego caldamente la Camera di respingerlo.

**Per difetto di numero legale la votazione dei due emendamenti è rimandata all'indomani.**

## Seduta del 2 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Ancora all'articolo 2 che determina le eccezioni alla privativa. — Il primo emendamento dell'onorevole Cini, modificato dall'onorevole Mazza, è dalla Camera approvato in questi termini:**

Le lettere aperte, quando siano trasportate da individui che non ne facciano professione.

**Circa l'altro emendamento proposto dall'onorevole Cini per eccettuare le lettere portate senza retribuzione, l'onorevole Depretis osserva:**

Ho già dichiarato ieri, ed è inutile che lo ripeta oggi alla Camera, che non potrei accettare quest'emendamento così com'è formulato. Insisto nell'opinione manifestata ieri che

quest'emendamento aprirebbe una porta agli abusi e para-
lizzerebbe in parte l'azione della legge.

**All'onorevole Cini che cita il caso di un viaggiatore che rechi una commendatizia suggellata, domandando se il viaggiatore stesso cadrà in contravvenzione:**

L'ONOREVOLE Cini ha potuto vedere che il disegno di legge quale fu presentato dal Ministero, ed anche quale fu modificato dalla Commissione, non è informato da spirito fiscale nel senso che si abbiano a recar molestie ai viaggiatori ed ai cittadini.

Io ho respinto in termini generali il suo emendamento, perchè credo che, se fosse adottato, sarebbe uno stromento per esercitare un'industria che, sotto specie di gratuità, riescirebbe alla lunga a fare una vera concorrenza a danno della privativa postale. Ma questo non vuol dire che si debba andare all'estremo opposto, cioè fino al punto in cui, quando un viaggiatore avesse, non dico in tasca, che è vietata la visita delle persone, ma nella sua valigia, una qualche lettera di commendatizia, quand'anche questa lettera fosse sigillata, si potesse far luogo all'applicazione della multa.

**Cini.** In Francia si fa.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Io credo che quando si facesse una proposta in questo senso e con questa limitazione, che cioè si limitasse l'eccezione a chi porta seco una o due lettere commendatizie, quand'anche sigillate, che un viaggiatore può d'ordinario portar seco, e di cui egli debba servirsi, con questa limitazione, dico, io non avrei nessuna difficoltà ad accettare una tale proposta.

**Sullo stesso argomento, dopo spiegazioni del ministro delle finanze, onorevole Sella, dell'onorevole Macchi per la Commissione ed osservazioni degli onorevoli Busacca, Valerio, Crispi e Nisco:**

Io vedo che rivive in questa seduta una discussione che a me sembrava fosse stata sufficientemente agitata nella seduta di ieri.

Prima di tutto bisogna distinguere i due emendamenti, giacchè mi pare che gli emendamenti siano due su questa speciale questione. L'uno presentato ieri dall'onorevole Cini in senso generale, e l'altro diverso da quello oggi indicato, e del quale pareva che l'onorevole Cini volesse accontentarsi quest'oggi.

**Cini.** È stata votata la prima parte.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni: io parlo delle lettere trasportate gratuitamente senza limitazione; quest'oggi è venuta in campo una proposta ben diversa, ed è quella dei trasporti delle lettere che si fanno dai viaggiatori non solamente *gratis*, ma per loro uso, e siccome commendatizia di cui vanno muniti. Anzi l'onorevole Cini parlava di una lettera sola portata da un viaggiatore; dunque intendiamoci bene se si voglia ora insistere nuovamente sulla proposta di ieri.

L'onorevole Nisco diceva: noi non dobbiamo tassare che l'industria, e quando non c'è pur l'idea di industria nel trasporto di una o due lettere, non è il caso dell'applicazione della privativa.

Poscia egli accennava anche agli inconvenienti gravissimi ai quali, non ammettendo il suo emendamento, andrebbe esposto il viaggiatore, il quale si vedrebbe frugato nella persona, nelle sue carte e nelle sue valigie, per riconoscere se esso non sia in contravvenzione alla privativa postale; quindi parlava di violazione di libertà individuale,

di domicilio, e che so altro. Ma, mi permetta il signor Nisco, tutte queste supposizioni sono interamente escluse dalla legge stessa: la legge non tollera simili atti vessatorii da parte dell'autorità e nell'interesse del fisco.

Quanto all'argomento da lui addotto, che non si deve tassare che l'industria, la vera industria, il mestiere, e non si debba tassare un trasporto che si fa gratuitamente, io non ho che a ripetere quello che dissi ieri rispondendo all'onorevole Cempini.

Le teorie dell'onorevole Nisco sono eccellenti, ma praticamente portano a deludere la legge e ad alterarne la sua utile applicazione.

Io domando all'onorevole Nisco: ma come verremo ad accertare, per esempio, se un vetturale, il quale trasporta delle lettere e dice di trasportarle gratuitamente, come verremo ad accertare s'egli ha ricevuto o dovrà ricevere un corrispettivo? Veramente io credo che sarà molto difficile che la frode si possa scoprire.

Evidentemente a questo modo sarà facilissima la frode della legge.

Ieri lo diceva, e lo ripeto quest'oggi: come s'impedirà, non ad una Società di ferrovia, perchè una Società non si presterebbe alle frodi, ma alle persone che accompagnano i convogli, di pigliarsi la libertà, per far piacere ad amici ed anche ad una popolazione, di portar lettere tra una città e l'altra, quando lo facciano gratuitamente?

Ora vorrà la Camera consentire, che sotto il manto del gratuito trasporto, una grande quantità di lettere sia sottratta alla privativa ed alla tassa? Io dico che in questo caso verrebbe vulnerata l'economia della legge.

Ma l'onorevole Nisco, rispondendo al mio collega il ministro delle finanze, che diceva siccome in fin de' conti l'applicazione della legge non debba farsi alla cieca, ma con la scorta del buon senso, replicava a sua volta osservando che c'è stata una differenza tra il precedente Ministero e l'attuale.

Il precedente propugnava il principio di libertà in questa materia, e il Ministero attuale si attiene alla privativa; tanto l'una che l'altra amministrazione hanno sicuramente buon senso, quindi non è questione che si possa interpretare ed applicare la legge col lume del buon senso.

Ma, mi permetta l'onorevole Nisco, egli ha confuso alquanto le cose.

Tra il Ministero precedente e l'attuale non c'è differenza nell'applicazione della legge, non c'è differenza nell'interpretarla a lume di buon senso, c'è una differenza nel principio dal quale le due leggi sono ispirate.

Prevaleva nel progetto presentato dal Ministero precedente il principio della libertà; prevale (sarà una disgrazia, se volete, ma prevale) nel progetto adottato dal Ministero attuale la privativa.

Le ragioni per cui ci crediamo costretti ad accettare questo principio è inutile che si ripetano alla Camera; per riassumerle in una parola diremo che l'attuale Gabinetto si preoccupa dello stato delle nostre finanze.

Qui dunque non c'entra per nulla, me lo permetta l'onorevole Nisco, il buon senso.

Ma, venendo all'applicazione della legge, qualunque sia il sistema prevalente, vuole la Camera una prova che il buon senso c'entra per qualche cosa nell'applicazione di una legge come questa? L'esempio lo abbiamo nella legge attuale che vige in Piemonte. Questa legge proibisce nel modo più assoluto il trasporto fatto dai privati anche di una sola lettera, salvo sia per una commendatizia. Ebbene, crede la Camera che questa disposizione così rigorosa abbia dato luogo a qualche inconveniente? Nulla affatto. L'onorevole commissario regio, dal quale io ho attinte informazioni in proposito, mi assicura che mai l'amministrazione postale ha recato molestie ai cittadini per qualche lettera che abbiano trasportato.

Detto questo, io concludo dicendo: se si tratta di precisare in un emendamento una disposizione per cui un

viaggiatore, il quale trasporti una o due lettere dichiarandole commendatizie, quantunque siano suggellate e le porti indosso o nella propria valigia, non possa essere preso in contravvenzione, io non vedo nessun inconveniente che una simile disposizione sia introdotta nella nostra legge, tanto più che la trovo nelle leggi di altri paesi; ma, se si vuole introdurre una disposizione generica e senza limitazioni, io mi oppongo nell'interesse dei risultati finanziari di questa legge, i quali hanno fatto prevalere nella medesima un principio, forse meno scientifico, ma certamente più utile praticamente.

**Dopo discussione, presentate varie proposte, è dalla Camera approvata quella dell'onorevole Minervini a cui si erano associati anche gli onorevoli Cini e Crispi, in questi termini:**

**Eccetto i privati, i quali senza fine di lucro si fanno latori di qualche lettera.**

### Seduta del 3 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Sempre all'articolo 2. — L'onorevole Chiaves manifestavasi contrario all'articolo 2 contenente le diverse eccezioni alla privativa deliberata coll'articolo primo. — Alle spiegazioni del commissario regio l'onorevole Depretis aggiunge:**

Io AGGIUNGERÒ un solo argomento per provare l'utilità delle disposizioni che si contengono nell'articolo 2, e non prolungherò più oltre la discussione.

Per dimostrare l'utilità di stabilire chiaramente nella legge le eccezioni che si vogliono fare alla regola generale, che è la privativa, io richiamerò l'attenzione dell'onorevole Chiaves sul numero 1 dell'articolo 2, che riguarda

le carte contabili ed amministrative e le corrispondenze che si trasportano sulle linee delle strade ferrate e che riguardano unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle medesime.

Noti l'onorevole Chiaves che alcune delle Società di strade ferrate hanno nei loro capitolati di concessione espressamente accordato questo favore, hanno sancito questa esenzione dalla privativa postale; altre Società invece non ne godono; ma nella pratica le necessità del servizio hanno stabilita la esenzione nel silenzio della legge ed hanno dimostrato che realmente queste Società hanno bisogno di trasmettere liberamente ai loro uffici centrali le loro carte di servizio e quelle corrispondenze che si riferiscono al servizio stesso.

Se noi non mettiamo una disposizione chiara in questo articolo, lasciamo indecisa la questione; e siccome nei paesi costituzionali è d'uopo attenersi al testo della legge, ed il testo che si è adottato sarebbe tale che assolutamente le Società, le quali non abbiano espressamente questa esenzione nei loro capitolati, non potrebbero, senza contravvenire alla legge, spedire le loro carte altrimenti che per la posta, sono d'avviso che pel caso concreto e per alcuni altri sia conveniente di aggiungere quest'articolo 2.

Ma vi è un argomento di più: una volta fatta la legge, bisogna che sia provveduto con un regolamento alla sua esecuzione, e siano date le istruzioni occorrenti agl'impiegati per loro norma nel servizio.

Se noi avessimo lasciato sussistere la redazione proposta dalla Commissione per l'articolo primo, il Governo avrebbe in essa trovato fondamento per fare delle disposizioni regolamentari da provvedere fors'anche interamente alle eccezioni contenute nell'articolo 2, ma quell'articolo fu mutato, e il senso di quello che venne dalla Camera votato è alquanto diverso dal senso della primitiva redazione, quale fu proposta dalla Commissione.

Perciò io prego l'onorevole Chiaves perchè, allo scopo di avere una chiara interpretazione della legge ed una esecuzione pratica che non dia luogo poi a dubbi ed a contestazioni, a voler consentire a quello, a che del resto partitamente ha già consentito la Camera, ammettendo l'articolo 2 quale fu dalla medesima votato nelle singole sue parti.

**L'articolo 2 posto ai voti è dalla Camera approvato.**

**Seduta del 4 aprile 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'articolo 6 relativo alla tassa delle lettere. — L'onorevole Minghetti propone e svolge anche a nome degli onorevoli Guerrieri-Gonzaga e Mischi il seguente emendamento:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Per una lettera semplice, | grammi 10 | centesimi | 15 |
| | Da 10 a 20 | " | 30 |
| | Da 20 a 30 | " | 45 |
| | Da 30 a 40 | " | 60 |
| | Da 40 a 50 | " | 75 |

Per le lettere che superano il peso di 50 grammi si aggiungerà la tassa di una lettera semplice, cioè centesimi 15 per ogni 50 grammi o frazione di 50 grammi.

**La differenza tra questa e la proposta ministeriale sta in ciò; che gli onorevoli Minghetti, Guerrieri e Mischi accrescevano di 5 centesimi la tassa normale della lettera semplice e le altre proporzionatamente, mentre il Ministero proponeva una sopratassa temporanea di 5 centesimi per un quinquennio.**

**L'onorevole Depretis esprime l'avviso del Governo sulla proposta degli onorevoli Minghetti, Guerrieri e Mischi:**

Dirò brevissime parole unicamente per dichiarare alcuno dei motivi per cui il Ministero ha proposto la sopratassa di cinque centesimi.

Non disconosco un certo peso negli appunti che l'onorevole preopinante fa al sistema di una sopratassa. È questo un sistema d'eccezione, un sistema che ha gli inconvenienti del provvisorio, che non si presenta con caratteri spiccati e decisi, ma io pregherei la Camera e l'onorevole preopinante a pesare i motivi che hanno indotto il Ministero a consentire a questo sistema.

Il Ministero (e la Camera debbe averlo compreso dalle dichiarazioni già fatte) avrebbe desiderato di conservare le proposte della Commissione assai più miti, e se ha abbandonato l'idea di mitigare per quanto è possibile la tassa delle lettere è solamente in vista di un interesse superiore ad ogni altro, quale è quello dei bisogni delle finanze. Però abbandonando questo sistema egli ha voluto allontanarsene il meno possibile, ond'è che di tutti gli emendamenti proposti quello del Ministero nel suo complesso è il meno gravoso ai cittadini.

Diceva l'onorevole Minghetti: perchè colpite d'una sovratassa di cinque centesimi le lettere semplici, e poi non conservate la stessa misura proporzionale sulle altre? E perchè non conservate le disposizioni della legge che, con una tassa maggiore, cerca d'introdurre nelle popolazioni l'abitudine utilissima delle lettere affrancate?

Ecco il motivo. L'aumento di tassa riesce più specialmente gravoso nell'Italia meridionale ove le tasse postali sono le più basse. Ma per l'Italia meridionale è d'uopo fare un'altra considerazione.

In quelle provincie, per circostanze speciali, non abbiamo quasi, ed introdurremo meno facilmente, l'abitudine di affrancare le lettere. Così quando per le lettere affrancate introduciate, non una sopratassa di cinque centesimi, ma una tassa assai più grave, voi venite a colpire appunto quelle provincie presso cui attualmente sono in vigore le tasse più miti.

Ecco uno dei motivi per cui il Ministero ha creduto doversi attenere al sistema della sovratassa.

Il limitare poi la durata della tassa a cinque anni è stato consigliato da altri motivi. Si è creduto che questo termine coincidesse appunto col termine stabilito dalla legge per la costruzione delle ferrovie, per il compimento delle principali arterie di strade ferrate che devono compiersi nell' Italia meridionale, che appunto è di cinque anni; si è creduto che al termine di quest'epoca l'industria si sarebbe talmente sviluppata in quelle provincie e le relazioni commerciali si sarebbero talmente accresciute, che la diminuzione della tassa che si sarebbe operata di pien diritto, in forza della legge, si sarebbe trovata largamente compensata dal maggiore sviluppo delle relazioni del paese.

Ecco brevemente quale fu il motivo che ha ispirato il legislatore. Insomma è un motivo perfettamente conforme a quello per cui abbiamo creduto si dovesse conservare la sopratassa del decimo di guerra ed estenderla a tutte le provincie dello Stato; un motivo, non esito a dichiararlo, affatto eccezionale. Credo poi che non ultimo motivo che deve esser preso in considerazione, e per cui questo sistema della sopratassa ha pure i suoi vantaggi, si è che alla fine del quinquennio il sistema della legge rientra nel suo pieno vigore, senza bisogno di una disposizione legislativa.

Come tutta l'economia della legge rimane inalterata, e questa legge che aumenta di cinque centesimi la tassa delle lettere ha una durata già prestabilita, i contribuenti rilevano dal testo stesso della legge che alla scadenza del termine prefisso la legge riprende il suo effetto senza restrizione nessuna; mentre, se adottiamo un sistema diverso, qualunque sia la nostra riserva, il testo della legge viene a dire al paese che s' intende di conservare indefinitamente questa tassa aumentata.

Però, siccome il principale scopo cui ha mirato il Ministero, nel proporre il suo emendamento, è stato quello di provvedere ai bisogni della finanza, e non l' ha punto dissimulato, così dichiaro francamente alla Camera che se essa

crederà di adottare l'emendamento proposto dall'onorevole Minghetti, il Ministero certo non ne sarà malcontento, anzi per parte sua dichiara fin d'ora che accetterà di buon grado quest'emendamento, il quale dà al Ministero più di quello ch'egli non osava chiedere alla Camera.

**L'emendamento Minghetti, Guerrieri-Gonzaga e Mischi è approvato.**

**All'articolo 15 riguardante le mostre, i campioni di merci e le carte manoscritte, l'onorevole Lazzaro proponeva che fosse tolta la disposizione:** ***non essendo affrancate saranno sottoposte al pagamento del doppio della tassa.***

Io credo che le osservazioni dell'onorevole Lazzaro si fondino probabilmente sopra un equivoco. Egli forse ha creduto che il caso contemplato dall'articolo 15 fosse come quello dell'articolo 7, cui egli alludeva. Noti l'onorevole Lazzaro che c' è una differenza radicalissima tra l'uno e l'altro. In quel caso vige la privativa postale, in questo il trasporto è perfettamente libero. Qui nella disposizione dell'articolo 15 non si tratta che di una questione di tariffa; non è più una questione di privativa. In questo caso il Governo fa i trasporti a comodo del pubblico anche dei campioni delle merci e delle carte manoscritte, e dice che coloro i quali vogliono approfittarsi del trasporto fatto dal Governo devono sottostare alla tariffa che egli stabilisce nella legge. Vede l'onorevole Lazzaro che qui non è menomamente violato alcuno dei principii ch' egli sorgeva a propugnare.

**Lazzaro.** Domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici da qual principio si parte...

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni, si parte da un principio semplicissimo che fu già proclamato parecchie volte nella discussione, ed è questo, che l'affrancamento

rende assai meno complicata l'amministrazione e meno costoso il trasporto. Siccome lo Stato ha un grandissimo interesse a promuovere l'affrancamento, e siccome questo in fatto costa meno, così si stabilisce una differenza a favore della tassa di francatura.

**L'emendamento dell'onorevole Lazzaro non è approvato.**

**All'articolo 25 che riguarda la tassa per la insufficienza dell'affrancatura. — L'onorevole Minervini proponeva che invece del doppio della differenza si pagasse semplicemente la differenza:**

L'ONOREVOLE Minervini, col suo emendamento, distruggerebbe tutto quello che si è adottato dalla Camera in fatto di affrancamento. Infatti, a che cosa equivale il suo emendamento? Equivale ad un pareggiamento delle lettere affrancate alle non affrancate.

Mi servirò d'un esempio: prendiamo il caso di una lettera, la quale, pesando più di 10 grammi, va soggetta ad una tassa di 30 centesimi; il mittente appone un francobollo di 15 centesimi; che cosa avviene secondo il sistema dell'onorevole Minervini? Questa lettera va a destinazione; chi la riceve paga altri 15 centesimi, cioè la differenza, come dice la legge, ossia il valore del francobollo, quello che doveva aver pagato prima, se l'avesse affrancata; dunque nessuna differenza tra le lettere affrancate e le non affrancate; quindi tolto ogni stimolo, perchè l'affrancamento delle lettere e la semplificazione amministrativa, che ne è la conseguenza, venga introdotta.

Ma noti l'onorevole Minervini che la misura stabilita dalla legge è molto equa.

Il mittente di una lettera, di cui è parola, se dovesse spedire la lettera, come abbiam detto, affrancandola per intiero, che cosa pagherebbe? Pagherebbe 30 centesimi! Invece che

cosa pagherebbe, secondo la disposizione di questo articolo, se non è affrancata che per metà? La lettera si distingue in certo modo in due parti: in una, che è affrancata, e quella è salva da qualunque aumento di tassa; e in un'altra parte, che non è affrancata, e questa paga come la lettera non affrancata, ed invece di 15 centesimi paga 30. Ma se la lettera si fosse spedita senza la metà del valore da affrancarsi, invece di pagare, come nel caso concreto, 45 centesimi, cioè 15 centesimi pel bollo apposto, 30 pel doppio della tassa di bollo non apposto, dovrebbe pagare 60 centesimi.

Dunque egli vede bene che la legge ha ancora stabilito una certa equità nella tassa nei casi in cui, senza colpa, non si proceda all'affrancamento.

**Minervini.** Dietro queste spiegazioni, ritiro la mia proposta.

**All'articolo 26 sulla fabbricazione dei francobolli. — In risposta agli onorevoli Torrigiani e Susani:**

QUANTO alla questione dei francobolli, riconosco la ragionevolezza delle osservazioni dell'onorevole Torrigiani. I francobolli sono in certo modo una carta-moneta, quindi la loro fabbricazione dovrebbe spettare al dicastero cui spetta la direzione della zecca.

È però da notare che i francobolli hanno grandissima affinità, e per poco direi identità, con la carta bollata; ora la fabbricazione della carta bollata appartiene al Ministero delle finanze.

**Torrigiani.** Va bene.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Però dichiaro che non potrei attualmente prendere un impegno. Il contratto della fabbricazione dei francobolli attualmente in corso scade col settembre prossimo. Prima che questo contratto scada,

il ministro dei lavori pubblici prenderà gli opportuni concerti col ministro delle finanze e, se occorre, anche con quello d'agricoltura e commercio, e si stabilirà quel sistema che sarà ravvisato più conveniente per l'interesse dell'erario.

Riguardo all'istanza fatta dall'onorevole Susani, noterò che in Inghilterra, dove era in vigore il sistema delle *enveloppes*, è stato in pratica quasi abbandonato.

Tuttavia non disconosco che il sistema ha pure molti vantaggi ben inteso che coloro i quali se ne dovrebbero servire dovrebbero pagare, oltre il prezzo del francobollo, il prezzo dell'*enveloppe*, ed aggiungervi una tenue rimunerazione per l'amministrazione che si assume questa cura. Ad ogni modo si farà esaminare anche questo sistema, e se ne terrà conto nel concretare definitivamente il sistema al quale dovremo attenerci.

*Una voce.* Si guadagna con questo sistema.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Se si guadagnasse, credo che in Inghilterra non sarebbe andato in disuso.

Anche su questo punto non posso prendere un formale impegno; studierò la questione, e quando si tratterà di determinare il sistema col quale si dovrà procedere nella fabbricazione e nella distribuzione dei francobolli, sarà tenuto conto anche di questa maniera di applicazione di essi alla busta delle lettere.

**Seduta del 5 aprile 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'articolo 27 riguardante la inviolabilità del segreto delle lettere, e la responsabilità dell'Amministrazione postale per il caso di violazione del segreto, l'onorevole Lazzaro presenta un emendamento, che è combattuto dall'onorevole Crispi. — Avendo l'onorevole commissario regio Barbavara dichiarato di accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Lazzaro, l'onorevole ministro Depretis fa le seguenti osservazioni:**

Il Ministero, per dire la verità, non dà nessuna importanza alla differenza di redazione che si nota tra i due articoli proposti, cioè tra quello proposto dall'onorevole Lazzaro e quello proposto dalla Commissione; tuttavia, siccome l'onorevole commissario regio dichiarò che il Ministero accettava la proposta dell'onorevole Lazzaro, dirò qualche parola intorno a questa diversità di redazione.

Io confesso che le prime parole dell'articolo formolato dall'onorevole deputato Lazzaro potrebbero essere utilmente modificate da far apparire vie più manifesta l'idea di consacrare solennemente la massima che il segreto delle lettere è inviolabile.

Ma, in questa parte, la mutazione che renderebbe più preciso il senso dell'articolo consisterebbe di una parola, basterebbe dire: *Il segreto delle lettere è inviolabile*, lasciando sussistere la rimanente redazione dell' articolo proposto dall'onorevole deputato Lazzaro. A questa semplicissima mutazione, che non cambierebbe punto l'articolo da lui proposto, io credo che l'onorevole proponente non avrà difficoltà di acconsentire, ed allora cadrebbero le osservazioni che furono fatte dall'onorevole Crispi, in quanto all'utilità

della espressa e formale affermazione della inviolabilità del segreto delle lettere.

Rimane a discutersi sulla convenienza d'inserire nell'articolo una disposizione, la quale espressamente dichiari l'amministrazione delle poste responsabile dell'osservanza della massima proclamata.

Parlando rigorosamente in senso costituzionale, io credo che varrebbe meglio che la responsabilità fosse riferita al potere centrale. In faccia al paese ed al Parlamento chi è responsabile dell'amministrazione, dalla sommità della piramide amministrativa fino alle sue basi, è sempre il Ministero. Questo è il senso costituzionale della parola *responsabilità.*

Ci si dice che, rendendo responsabile l'amministrazione postale, e dichiarandolo espressamente, si rende questa amministrazione più indipendente.

Qui, me lo permetta l'onorevole relatore della Commissione, conviene distinguere e venire a riconoscere un'altra responsabilità. Tutti i funzionari dello Stato sono responsabili verso i cittadini dell'osservanza delle leggi. Ora, quando è la legge postale che sancisce essere il segreto delle lettere inviolabile, e quando la legge penale colpisce di una pena la violazione della legge; di più, quando l'amministrazione delle poste trova nella stessa legge penale una disposizione, la quale stabilisce che l'ordine superiore non gli potrebbe servire di giustificazione per infrangere la legge o per diminuire la pena, in questa parte, in faccia ai cittadini, l'amministrazione delle poste ha dalle stesse prescrizioni della legge determinata tutta la responsabilità che le spetta.

In questa parte l'indipendenza dell'amministrazione postale è ben più saldamente assicurata che non possa essere in virtù di una semplice dichiarazione di un principio. Dunque l'indipendenza dell'amministrazione postale è sanzionata da queste disposizioni legislative.

Avvi anche un'altra specie di responsabilità che io chiamerei amministrativa, e questa è nei rapporti che gl'im-

piegati hanno col potere esecutivo, il quale ha il dovere di esigere dagl'impiegati l'osservanza delle leggi, dei regolamenti e il diritto di rimoverli, se incapaci od inetti o contravventori agli obblighi del loro ufficio.

Il potere esecutivo è dunque sempre responsabile in faccia al Parlamento, e questa, in senso costituzionale, è la vera responsabilità.

Gl'impiegati rispondono alla società dell'osservanza della legge, ed ove manchino, la legge viene in più d'un caso a colpirli.

Gl'impiegati poi rispondono al potere esecutivo dell'adempimento esatto dei loro doveri.

A questa doppia responsabilità l'amministrazione delle poste è sempre soggetta, e non occorre che la legge lo dica. Ma avanti al Parlamento, quando si parla di responsabilità, io credo che si debba riferire al Ministero, e credo che col riferirla ad un'amministrazione subordinata e subalterna si fa nascere ragionevolmente il dubbio se mai questa responsabilità, addossata a chi costituzionalmente non può averla, non venga per avventura a rendere irresponsabile il potere esecutivo e a pervertire le massime di una buona amministrazione e del sistema rappresentativo.

Egli è per ciò che io crederei, senza però farne una questione, senza darvi alcuna importanza, crederei, dico, che sia accettabile la redazione quale fu proposta dall'onorevole Lazzaro; del resto, me ne rimetto alla Camera.

**È approvato poi l'articolo 27:**

**Il segreto delle lettere è inviolabile**

**col seguente emendamento dell'onorevole Crispi, accettato dal Governo e dalla Commissione:**

**Il Governo e i funzionari da lui dipendenti ne sono responsabili e vigilano rigorosamente perchè non siano aperte da alcuno, nè venga presa in alcun modo cognizione del loro contenuto.**

**All'articolo 28 relativo alle lettere giacenti o rifiutate, l'onorevole Crispi aveva presentato due emendamenti, uno perchè l'apertura di tali lettere fosse fatta col concorso di un giudice di mandamento, e l'altro per comprendere, oltre le lettere senza indirizzo, anche quelle nelle quali il nome del destinatario fosse inintelligibile:**

Io non ho che da enunciare una leggiera modificazione alla proposta dell'onorevole Crispi, che il Ministero accetta, perchè desidera che l'inviolabilità del segreto epistolare sia circondata di tutte le guarentigie possibili. Tuttavia lo ammettere, così com'è, la proposta Crispi, e il deliberare per conseguenza sopra nuove incumbenze da affidarsi ai giudici ed ai magistrati, in contumacia, dirò così, del ministro di grazia e giustizia, mi sembra cosa che forse può avere i suoi inconvenienti.

Quindi io cercherei se per avventura si trovasse un mezzo di dare una guarentigia senza impegnare in modo assoluto e in tutti i casi la presenza di un magistrato a questa gelosa operazione dell'apertura delle lettere di rifiuto.

Io credo che, quando si stabilisse che il presidente della Corte di appello nella rispettiva giurisdizione designerà un membro dell'ordine giudiziario al quale si darebbe notizia dall'amministrazione postale del giorno e dell'ora in cui si procede all'apertura e distruzione delle lettere di rifiuto, e facoltà d'intervenire alla operazione, credo che con questa disposizione vi sarebbero guarentigie sufficienti per assicurare al pubblico che il segreto delle lettere rimarrebbe inviolato, ed è in questo senso che ho proposto all'onorevole Crispi una modificazione alla proposta che io accettai in principio, ma vorrei modificata nella esecuzione.

**Crispi.** Invece d'incaricarne il presidente della Corte d'appello, io proporrei che se ne incaricasse il presidente del tribunale di circondario o un magistrato scelto da lui.

**Presidente.** Io prego il deputato Crispi di avvertire che tra la sua proposta e quella del Ministero non c'è solo la differenza di essere piuttosto il presidente del tribunale che un giudice di mandamento, ma il ministro ammette la facoltà a questo giudice di intervenire, e il deputato Crispi invece vuole l'obbligo d' intervenire.

**Crispi.** Io voglio l'intervento del giudice ad ogni apertura di lettere.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni, ma quest'obbligo mette sull'autorità giudiziaria una nuova mansione che per avventura può ravvisarsi superflua e troppo gravosa. Mi pare che, quando si attribuisca all'autorità giudiziaria la facoltà d' intervenire all'apertura delle lettere, quando questo ufficiale giudiziario è scelto dal presidente della Corte d'appello o anche, sia pure, dal presidente del tribunale di circondario, come si può supporre che l'amministrazione postale possa avere la più piccola tentazione di infrangere la inviolabilità del segreto delle lettere? Solo che ne abbia sospetto, solo che i cittadini ne mostrino desiderio, è un dovere pel magistrato d' intervenire, e sarebbe biasimevole se con la sua presenza non invigilasse questa operazione.

Mi pare dunque che con la facoltà d' intervenire data al magistrato vi siano le guarentigie che si possono desiderare.

**Sul seguente emendamento dell'onorevole Peruzzi:**

Potranno per altro con le norme indicate nel regolamento essere aperte dal capo dell'amministrazione o da un impiegato superiore da lui delegato, in presenza di un uffiziale giudiziario designato dal presidente della Corte d'appello viciniore al capoluogo del compartimento postale nel quale si procederà all'apertura.

Mi limito a dichiarare che il Ministero accetta l'emendamento Peruzzi. L'operazione si fa al capoluogo del compartimento; l'indicazione di un uffiziale giudiziario, fatta dal presidente della Corte d'appello, toglie al certo ogni scrupolo ed ogni dubbio, e ci rassicura contro ogni abuso possibile.

Il temperamento, al quale io ho accennato, sarebbe stato, se non meno efficace, certo meno rassicurante, ed io non ho esitato ad abbandonarlo, poichè incontrava obbiezioni.

Dirò tuttavia che le nazioni più libere e più civili, non esclusa l'Inghilterra, non si fanno scrupolo di aprire le lettere rifiutate; tuttavia, siccome apprezzo grandemente una disposizione qualsiasi che tolga di mezzo ogni dubbio nel pubblico che il segreto delle lettere possa essere, anche per indiretto, violato, così, a nome del Ministero, io mi associo di buon grado a questo emendamento, e prego la Camera di adottarlo.

**Sono approvati l'emendamento Peruzzi e quelli dell'onorevole Crispi e dell'onorevole Torrigiani per comprendervi le lettere con l'indirizzo inintelligibile.**

**All'articolo 30 che concerne le lettere rifiutate, l'onorevole Minervini propone che sieno conservate per 5 anni invece che per 2 le lettere raccomandate ed assicurate:**

Io ho accettato volontieri a nome del Ministero l'emendamento che obbliga la conservazione per anni cinque delle lettere di rifiuto, perchè con questa modificazione la legge postale si informa al diritto comune. Ma non saprei come accettare la seconda parte dell'emendamento del deputato Minervini.

Comincierò ad osservare che per le lettere in rifiuto delle quali si può conoscere il mittente non c'è bisogno di pubblicazione. La legge stessa dispone che tanto le lettere, quanto i documenti ed i valori che possono queste lettere contenere, siano rinviati al mittente.

Dunque qui non è d'uopo di pubblicazione alcuna.

Rimangono le lettere, i valori, le carte di cui non si conosce nè il mittente, nè il destinatario. Allora vorrei un poco sapere a che cosa può servire questa pubblicazione e in che termini deve essere fatta.

Vuole l'onorevole Minervini che l'amministrazione dello Stato faccia una pubblicazione di tutte queste lettere, di tutti questi documenti, ne faccia cioè una descrizione, indichi i segni distintivi, ne descriva i particolari?

Ma in questo caso l'amministrazione dello Stato è obbligata ad un lungo lavoro, ad una inutile litania (mi permetta la Camera che così mi esprima), la quale servirebbe a che cosa?...

**A questo punto l'onorevole Minervini riconoscendo ineffettuabile nella pratica la sua proposta di pubblicare una descrizione delle carte, soggiunge che si potrebbe fare una indicazione generica tanto per porre sull'avviso i mittenti:**

MI PERMETTA l'onorevole Minervini, mi pare che non si possa ammettere che si abbia a fare una descrizione delle carte.

**Minervini.** No.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Secondo le ultime spiegazioni dell'onorevole preopinante, si dovrebbe dunque dare un avviso generico. Di ciò parlerò più tardi. Ma anche per dichiarare i valori, indicare che nei pieghi aperti dall'amministrazione postale si sono trovati certi determinati valori, ci vuole una lunga nota, e perchè l'indicazione

sia utile, bisognerà somministrare qualche indizio; dire, per esempio, che la lettera che conteneva un biglietto di banca è firmata da un Andrea, da un Marcantonio, o che so io. Ma allora avremo un'infinità di Andrea, di Marcantonii che verranno a reclamare la proprietà del biglietto; converrà istituire un'inchiesta, una specie di giudizio.

L'onorevole Minervini sembra accontentarsi d'una dichiarazione generica, con la quale, allo scadere d'ogni quinquennio, l'amministrazione delle poste, prima di addivenire alla distruzione di queste lettere, e alla devoluzione allo Stato degli oggetti in esse rinvenuti, facesse conoscere al pubblico che intende procedere a quest'operazione in un dato giorno.

Mi perdoni l'onorevole Minervini, ma non è applicabile nemmeno questo sistema.

Prima di tutto, mi pare che servirebbe a nulla, perchè il pubblico è già avvisato dalla legge, che al fine d'ogni quinquennio l'amministrazione postale addiviene alla distruzione di tali lettere, e si appropria quei valori.

Dunque, siccome la prescrizione dei valori e l'aprimento delle lettere avranno luogo appena applicata la legge e proseguirà indefinitamente, dopo scaduto il primo quinquennio, ci sarebbe sempre un certo numero di lettere e valori devoluti allo Stato che scadrebbero giornalmente. Come si farebbe a dare questa specie di premonizione? In che epoca si pubblicherebbe? Come si dovrebbe pubblicare quest'avviso due mesi prima che la prescrizione si verifichi se ad ogni momento se ne può prescrivere qualcheduno?...

Mi spiace dunque di dover dichiarare alla Camera che l'emendamento del deputato Minervini, in pratica, mi pare ineseguibile. Ma, lasciato agl'interessati un termine di cinque anni per venire a reclamare, mi perdoni l'onorevole Minervini, io credo che se vi ha qualcheduno il quale abbia un qualche interesse in questa sorta d'affari, e possa dubitare che una lettera a lui indirizzata sia andata per-

duta, che un valore che egli aspettava di ricevere, come sarebbe il caso citato dall'onorevole Sanguinetti, sia andato smarrito per mancanza d'indicazione all'ufficio postale, io credo, dico, che la diligenza degl'interessati solleverà l'amministrazione postale da ogni responsabilità, e sarà ben raro il caso in cui alcuno di questi valori rimanga devoluto allo Stato, senzachè tutti gl'interessati abbiano fatto tutte le indagini necessarie per riaverlo.

**L'emendamento Minervini ritirato, e poi ripreso dall'onorevole Sanguinetti, non è appoggiato.**

**Sull'articolo 31 relativo alle lettere soggette a sequestro. — All'onorevole Di Marco:**

Sarò brevissimo, chè la Camera non può aspettarsi da me un lungo ragionamento; ma io debbo qualche parola di risposta all'onorevole Di Marco, che in un discorso assai grave, pieno di considerazioni politiche, ha censurato la legge per modo, che non potrei tralasciare di opporgli alcune osservazioni.

Prima di tutto io debbo notare all'onorevole Di Marco che egli ha dipinto la disposizione di questa legge come una cosa enorme, come una cosa intollerabile, come una disposizione che distruggesse radicalmente ogni principio di libertà. Io risponderò che una disposizione affatto simile a questa, e concepita anche in termini assai più gravi e severi, sta in tutte le legislazioni postali dei paesi civili, compresa l'Inghilterra, la quale in fatto di libertà è tal paese da non ricevere facilmente lezione dalle altre nazioni.

Dirò anche (*Con calore*) all'onorevole Di Marco, il quale accennava alla necessità di riformare i nostri Codici, e

quindi, pigliando occasione da questa legge, diceva non potersene adottare principii che potranno poi essere ripudiati da coloro che avranno il nobilissimo ufficio di riformare la legislazione italiana; risponderò, dico, che, quando verrà in discussione la riforma dei Codici, quando si tratterà di variare radicalmente quelle fra le disposizioni vigenti che non saranno perfettamente consentanee a quei principii di larga libertà di cui egli è banditore, sarà allora il caso di vedere se si dovrà riformare anche la disposizione della legge postale; ma finchè stanno ferme le disposizioni dei Codici attuali, finchè, per esempio, noi vediamo nel nostro Codice di commercio una disposizione di cui do lettura alla Camera: « Le lettere dirette al fallito saranno consegnate ai sindaci, i quali le apriranno. Il fallito che sia presente potrà assistere all'aprimento; » finchè, dico, i principii che sono consegnati in queste leggi siano affatto consoni alle disposizioni dei nostri Codici, io non so con qual prudenza politica noi verremo in questa legge a stabilire delle disposizioni generali che sieno in contrasto con le altre disposizioni dei Codici vigenti. (*Bravo!*)

L'onorevole Di Marco si appoggiava sul principio di libertà. Diceva che bisogna rispettare questa libertà delle corrispondenze epistolari, che bisogna rispettare gl' interessi del mistero.

Io risponderò all'onorevole Di Marco che, oltre agl'interessi della libertà e del mistero, ve ne sono altri ai quali è d'uopo che il legislatore abbia riguardo. E per venire ai casi concreti, venendo a parlare, per esempio, dell'alinea che riguarda le lettere di un destinatario che sia trapassato, e che debbano aprirsi sopra istanza di un erede o di altri interessati, io noterò all'onorevole Di Marco come i defunti lascino in podestà degli eredi ben altri segreti di quelli delle ultime lettere a loro indirizzate, e che invano l'onorevole Di Marco vorrebbe con provvedimenti legislativi impedire queste fatali rivelazioni della morte. Aggiun-

gerò che, se può esservi interesse di rispettare il mistero, vi è anche un interesse ben maggiore, poichè se è vero che gli eredi continuano la personalità del defunto, essi possono esser lesi gravemente da un eccessivo rigore delle leggi stesse che impediscono di prendere cognizione degli affari del defunto e di condurli a compimento, anzichè per un eccessivo rigore nel mantenere le libertà postali venir a danneggiare nei loro interessi materiali i figli e gli eredi del defunto, interpretando così, secondo me, assai male l'intenzione del defunto a riguardo dei suoi eredi. (*Bravo! Benissimo!*)

Riguardo alle lettere che sono destinate ai falliti io osserverò all'onorevole Di Marco che, se importa rispettare i segreti della vita intima, se per rispetto al defunto conviene che sia inviolato il mistero, il defunto, non bisogna dimenticarlo, aveva però dei doveri da compiere, e questi doveri la morte non li può sciogliere.

Il defunto ha contratto degli impegni coi suoi creditori, e sarebbe, a mio avviso, assai male accorto ed anche ingiusto provvedimento quello che, nell'intento di rispettare i misteri della vita, venisse a calpestare i doveri della vita, i doveri cioè che il defunto aveva contratto co' suoi creditori. E se questa disposizione, sancita nel Codice di commercio, è sancita anche nella legge postale, io credo che, ciò facendo, la legge non fa altro che un atto di pura, di vera giustizia civile.

Riguardo poi all'azione penale, ed all'ingerenza dell'autorità giudiziaria, riguardo agli obblighi che i cittadini hanno verso la società, non debbo far altro che ripetere a un di presso il ragionamento che ho fatto rispetto ai creditori. Sta bene che sia rispettato il segreto delle lettere, ma sta ancor meglio che i cittadini rispettino il diritto sacrosanto della società.

Ora vorremmo noi impedire all'autorità giudiziaria l'esercizio delle sue funzioni, vorremmo togliere alla società civile, la quale ha il diritto, in caso di reato ed a sua

necessaria difesa, di violare il domicilio e la libertà personale, ha il tremendo diritto di infliggere, ove occorre, e come l'onorevole deputato Di Marco ammette, e come io non sarei tanto facile ad ammettere, la pena di morte, vorremmo, dico, togliere alla società civile il diritto di violare il segreto di una lettera per la propria difesa? (*Segni di approvazione — Bravo! Benissimo!*)

Io in verità non posso accostarmi a quest'idea dell'onorevole Di Marco. E in verità non temo per la libertà col sistema adottato in tutte queste eccezionali disposizioni.

Infatti noi vediamo che in nessun caso si procede a questa necessaria violazione del segreto postale se non dietro ordine e dietro mandato dell'autorità giudiziaria, di quell'autorità la cui inamovibilità, consacrata dal patto fondamentale del regno, offre tutte le guarentigie che il principio di libertà non può essere col suo ministero violato. (*Applausi*)

**L'articolo 81 è poi approvato.**

**In questa seduta fu approvato dalla Camera dei deputati tale disegno di legge. — Voti favorevoli 174, contrari 41.**

Presentato al Senato del Regno dall'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, nella seduta dell'11 aprile 1862 fu esaminato dall'Ufficio centrale composto dei senatori Sappa, Giulini, Di Pollone, Notta e Giovanola relatore, che presentò al Senato la relazione nella seduta del 23 aprile 1862.

## SENATO DEL REGNO

### Seduta del 1° maggio 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, nella discussione generale:

Io debbo ringraziare la maggioranza dell'Ufficio centrale delle conclusioni prese a riguardo di questo disegno di legge. Con dispiacere mi restrinsi a dire la maggioranza dell'Ufficio centrale giacchè il signor conte Di Pollone suo membro è dissidente...

**Di Pollone.** (*Interrompendo*). Non so se ciò legga scritto sulla mia fronte, mentre la mia opinione non l'ho ancora manifestata.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Mi perdoni, finora non posso conoscerla.

**Di Pollone.** La farò conoscere.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Siccome il relatore dell'Ufficio centrale ha parlato solamente a nome di quattro membri dell'Ufficio, è per conseguenza manifesto, che non posso parlare che della maggioranza. Del resto credo di non aver detto parola meno che conveniente nel manifestare il dispiacere di non poter parlare dell'unanime avviso dell'Ufficio centrale.

Dunque debbo ringraziarla di aver manifestato una opinione favorevole a questo disegno di legge e di aver dichiarato che pel concetto che lo informa e per le sostanziali disposizioni di esso meritava favorevole accoglienza dal Senato.

I difetti e le mende che furono notate in questo disegno di legge, si riducono, a senso dell'Ufficio centrale, a questioni di forma, ossia di redazione, od a modificazioni desiderabili, ma che l'Ufficio centrale dichiara di ritenere di poco momento.

Ora il Ministero in vista della necessità evidentissima di unificare la legislazione postale, ritiene e prega il Senato a ritenere, che per semplici questioni di forma, per difetti di poco momento, è forse miglior partito che si approvi il disegno di legge senza alcuna modificazione.

Mi riservo nel seguito della discussione di spiegare nei singoli articoli le ragioni per le quali crederei che il Senato dovrebbe inclinare verso questa sentenza; per ora mi limiterò a rispondere agli appunti fatti dall'Ufficio centrale.

L'Ufficio centrale ha notato sei o sette punti, sui quali desidera che il Ministero esprima la sua opinione.

Io in generale non esito a dichiarare che l'opinione del Ministero sul significato e la interpretazione da darsi ai varii punti della legge accennati dall'Ufficio centrale è concorde intieramente con quella dell'Ufficio centrale medesimo.

Dirò di più, io credo che sovra alcuni punti quando si voglia seriamente esaminare il testo della legge, per desumere il significato naturale delle parole, con le quali è concepita, e la intenzione del legislatore, quale si è manifestata nella discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento e quali debbono desumersi in casi simili dalla natura delle cose sulle quali la legge statuisce, quando, dico, si voglia tener conto di tutte queste considerazioni, credo non possano le disposizioni della legge aver altro significato fuori di quello che loro fu attribuito dall'Ufficio centrale.

Ne accennerò parecchi e mi perdonerà l'Ufficio centrale, se io senza necessità non prenderò ad esaminarli tutti: il commissario del Governo, assai più di me competente in questa speciale materia, quando il Senato lo creda, potrà dare spiegazioni complete.

Fu detto che all'articolo 1 la parola distribuzione, può far nascere qualche dubbio se la legge debba estendersi a fatti non prima contemplati dalla legge vigente.

Io credo che questo dubbio non possa nascere. Infatti la parola *distribuzione* che è messa nella legge non può intendersi se non come l'ultimo atto del trasporto delle lettere del quale lo Stato si riserva la privativa.

Deve dunque intendersi semplicemente nel significato di successiva distribuzione, e dirò quasi trasporto compiuto con la consegna ai destinatari. Così interpretato quest'articolo, io credo non possa offrire materia a difficoltà nessuna.

Un'altra obbiezione fu fatta all'articolo 2; si è trovato che l'espressione usata nella esenzione a favore di chi trasporta *qualche lettera* senza fine di lucro, può dar luogo a dubbii, a far nascere sospetto fondato che possa farsi frode ai diritti dello Stato.

Noterò che in altre legislazioni, per esempio, nell'inglese, e nella Svizzera, le disposizioni sono ancora più vaghe di quelle che si contengono nel testo della legge la quale è sottoposta alle deliberazioni del Senato. Per esempio, la legge inglese accorda l'esenzione alle lettere che sono consegnate da un amico privato. La legislazione svizzera parla di lettere che si portano per pura compiacenza.

Lo spirito della legge è che quando si tratta di qualche commendatizia, di poche commendatizie, insomma di casi d'uso particolare, ma che debbono escludere affatto l'idea che il porto di queste lettere si faccia per lucrare a danno dello Stato, siavi l'esenzione.

In questi casi che difficilmente si possono regolare con disposizioni di legge, e che necessariamente bisogna lasciare

alle disposizioni regolamentari e alla discrezione del magistrato, io credo che anche lasciando il testo della legge come venne approvato dall'altro ramo del Parlamento non possa nascere pericolo di frodi a danno dello Stato.

Un'altra disposizione è anche in quest'articolo dove si parla di *lettere aperte*. Io sarei fino ad un certo punto inclinato a credere che questo alinea poteva ravvisarsi inutile; ad ogni modo questa sovrabbondanza non può considerarsi come un difetto da recare seri inconvenienti nella esecuzione della legge; e forse chi ben consideri può avere questa disposizione una utilità in questo senso, che rimarrà sempre più accertato e messo in sodo il principio fondamentale che debbe informare la legge, e che debbe essere questo, che, cioè, quando ci sia frode, è nello spirito della legge di impedirla, onde mantenere illeso l'interesse dello Stato, come sarebbe quando anche per lettere aperte se ne vedesse un commercio a danno della privativa.

Troppo generica parve all'Ufficio centrale la disposizione dell'articolo 4 in quanto che fosse a temersi che, dove il nuovo sistema postale non sia ancora attivato, la privativa non esistesse, quindi dovessero nascere abusi numerosi. Ma io noterò che l'articolo 4 forse, per le sue disposizioni, non è stato collocato esattamente al suo posto; esso doveva stare in seguito al 4° paragrafo dell'articolo 2: ma questo non è che un vizio di forma, e non pregiudica la sostanza delle disposizioni della legge. Nel 4° alinea dell'articolo 2 vi sono disposizioni che sono connesse coll'articolo 4. Infatti il 4° alinea dell'articolo 2 riguarda il caso di chi abita in un comune dove non avvi ufficio postale, e che perciò ritira o fa ritirare, porta o fa portare le lettere in altro comune limitrofo dove l'uffizio esiste: un altro alinea di questo articolo riguarda il caso in cui nel comune limitrofo esista bensì l'uffizio, ma non il servizio postale giornaliero. L'articolo 4 riguarda un caso diverso, ed è quello in cui non siasi ancora introdotto il servizio postale.

So che nella discussione fatta nell'altra Camera quando si parlò delle disposizioni di quest'articolo 4 le osservazioni si riferivano ad una parte della Toscana lungo la sponda destra dell'Arno, dove, finchè non fossero i nuovi uffizi introdotti, mi si diceva essere conveniente lasciare le cose come le leggi ed i regolamenti vigenti le hanno stabilite; quando poi l'amministrazione postale sarà introdotta in conformità del nuovo sistema, e nel caso che si arrivi ad un comune, ad un territorio, ad una provincia dove si incontri il regime postale stabilito, naturalmente la disposizione dell'articolo 4 cessa d'aver effetto. Un'altra disposizione riguarda l'articolo 21.

**Presidente.** Crede il signor ministro che le sue osservazioni conferiscano alla discussione generale?

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Credo vi conferiscano in questo senso, che a tutti i punti, a un dipresso, accennati dall'Ufficio centrale il Ministero dà quella interpretazione che vi ha dato l'Ufficio centrale.

L'articolo 21 contiene le disposizioni che riguardano le lettere che si affidano ai capitani di bastimento.

Qui mi pare che l'interpretazione della legge non offra nessuna sorta di dubbio.

Evidentemente il determinare i casi in cui o per forza maggiore, o per difficoltà negli approdi, o per le transazioni commerciali occorra di concedere ai capitani di variare il loro viaggio, evidentemente queste disposizioni sono di natura regolamentare, e debbono essere fissate col mezzo del regolamento, il quale stabilirà le norme secondo le quali dovrà essere applicata la legge.

L'altro caso riguarda l'applicazione degli articoli 28, 29 e 30. Anche su questo punto, senza maggiormente dilungarmi, mi affretto a dichiarare che intendo di dare a questi articoli la stessa significazione che vi dà l'Ufficio centrale. Ed anche qui aggiungo che quando si voglia riflettere seriamente alle disposizioni di questi tre articoli, essi nel loro

insieme non possono avere, comecchè si riferiscano a casi tra loro distinti, quantunque analoghi, un'interpretazione diversa; imperciocchè il dubbio, se mai potesse nascere, che le lettere di cui parla l'articolo 28 non potessero essere comprese nella disposizione dell'articolo 30, e come esso dispone distrutte, questo dubbio viene eliminato dal momento che le lettere contemplate nell'articolo 28 soggiacciono alle prescrizioni dell'articolo 29; e quando non saranno mandate alla loro destinazione, come vogliono le disposizioni di quell'articolo, saranno indubbiamente comprese fra le lettere non esitate, e quindi dovrebbero esser distrutte, salva la limitazione per quelle che contengono dei valori, com'è detto all'articolo 30.

Noterò qui di passaggio che qualche osservazione fu fatta, se ben mi ricordo, dall'Ufficio centrale anche sulla meno acconcia intitolazione che fu data a queste diverse parti della legge. Ma qui non ho bisogno di notare che l'intitolazione data alle varie parti della legge io stesso la trovo difettosa, e difettosa in quanto che prima di tutto non fu messa a posto, in quanto che doveva precedere la numerazione degli articoli, il che non è fatto, ma devo dire che l'intitolazione non forma oggetto nè di discussione, nè di voto, nè di deliberazione per parte del Parlamento. Dunque questa menda non può sicuramente formare una questione.

Vi hanno due avvertenze di qualche maggior importanza e sono quelle che furono fatte sugli articoli 31 e 41; ma per verità il caso di cui si tratta nell'articolo 31, cioè il caso di sequestro ed il caso di remissione della lettera a persone interessate non può criticarsi. Io credo anzi che la disposizione della legge sia savia e sufficiente a tutelare tutti gli interessi.

Invece se alle disposizioni espresse nella legge si sostituissero quelle che furono consigliate dall'Ufficio centrale, cioè che non potessero essere sequestrate se non sopra l'instanza di chi rappresenta tutti gli interessati, questa disposizione

potrebbe essere di pregiudicio in più d'un caso ad interessi privati.

Del resto io concordo coll'Ufficio centrale e sono lieto di trovarmi anche su questo punto d'accordo, che dal momento che la consegna non può esser fatta se non alle persone indicate dalla competente autorità giudiziaria, mi pare che anche ogni dubbio su questo punto non possa più sussistere.

Riguardo alla difficoltà messa avanti sull'articolo 41 io riconosco che forse la redazione di quest'articolo non è esatta: era forse bene accennare anche le lettere raccomandate, ma siccome non starebbe assolutamente la differenza fra le lettere raccomandate e le lettere assicurate, evidentemente mi pare che questa lacuna non potrà far nascere una difficoltà grave, e certo nessuno potrà accusare il Governo se nelle istruzioni, nei regolamenti per l'esecuzione della legge, essendo parità di casi, vorrà anche parificare il trattamento riguardo al rilascio di una dichiarazione.

Fatte queste brevi osservazioni intorno all'accordo perfetto che, secondo me, esiste tra l'opinione del Ministero intorno all'interpretazione ed all'esecuzione della legge ed il parere emesso dall'Ufficio centrale, io mi restringerò a ripetere la mia preghiera perchè il Senato voglia approvare questo disegno di legge.

Io farò riflettere al Senato che abbiamo in Italia grandissime differenze in fatto di legislazione postale. Abbiamo, se non erro, 5 tariffe, abbiamo 3 sistemi di contabilità, abbiamo 7 diversi sistemi di penalità in una materia che non può essere discentrata e deve esser regolata con norme e con disposizioni uniformi. Io mi restringerò ad esporre al Senato l'opinione che mi fu più volte manifestata dall'onorevole commissario del Governo il quale nelle sue conversazioni private con me, più volte manifestava il suo parere sull'amministrazione delle poste, con queste molto eloquenti

parole: « senza una nuova legge non si può più andare avanti. » Ora noti il Senato che occorrono i regolamenti, per l'esecuzione delle leggi, e che non bastano i regolamenti, ma occorrono istruzioni, perchè in molti paesi sono da fondarsi ufficii nuovi, e le istruzioni nuove sono assolutamente indispensabili; che bisogna innovare il sistema dei francobolli. Noti il Senato che al riaprirsi delle sedute del Parlamento saremo al mese di giugno con molte leggi importanti da mettere in discussione e con poco tempo avanti a noi, giacchè verrà l'estate e con l'estate l'ultima parte della Sessione: e che al cominciare della nuova Sessione vi saranno i bilanci, e d'altra parte che è assolutamente necessario che il nuovo sistema postale sia introdotto ed esteso a tutta l'Italia al cominciare del nuovo anno.

Se mai in questo frattempo l'esperienza, e uno studio più profondo, se si vuole, di queste disposizioni di legge, ci mostrerà che alcuni difetti debbano essere corretti con una legge speciale, ebbene! quando si sia manifestata questa necessità, verremo a presentare queste disposizioni al Parlamento, onde non si metta in vigore una legge con dei gravi difetti ai quali si debba provvedere con mezzi non perfettamente legali, perocchè io non consentirei mai che si facesse per regolamento quello che dovrebbe, secondo le sane norme del diritto costituzionale, essere fatto per legge.

Ma intanto io credo che il Senato farà opera utile al paese, stante le speciali circostanze in cui ci troviamo, se vorrà dare la sua sanzione al disegno di legge sottoposto alle sue deliberazioni.

E poi riprende:

NON aggiungerò che una parola alle osservazioni fatte dal relatore dell'Ufficio centrale e dal commissario del Governo. Io non ho recato l'argomento che si desume dalle

legislazioni estere, non ho citata la legge inglese e svizzera per dire che dobbiamo attenervisi invariabilmente; ma siccome l'esempio addotto da me è di leggi vigenti in paesi nei quali questo sistema è stato molto studiato massime in Inghilterra nella quale si tiene molto alla privativa, e si son messe in vigore pene severissime per le contravvenzioni, è evidente che quelle legislazioni studiate in paesi molto civili avendo disposizioni anche più larghe della nostra, potevano essere argomento per dimostrare che questa disposizione potesse essere tollerata anche da noi.

Un'altra osservazione che faccio, è che in pratica il trasporto delle lettere fatto in abuso della legge, il trasporto cioè di qualche lettera, per fin di lucro, sarà ben poca cosa. E ben difficilmente si procederà ad accertare una contravvenzione.

Mi si parla di coloro che portano lettere nella valigia, e che si troveranno ogni qualvolta i doganieri visiteranno le valigie di coloro che viaggiano all'interno. Si tratta dei dazi di consumo! Nella massima parte dei casi si sa che in queste visite si procede molto all'ingrosso; chi corre soventi per le strade ferrate sa che cosa avviene in questi casi; poche lettere potranno essere trovate nelle valigie; nessuna in dosso ai viaggiatori. Io ritengo che di queste contravvenzioni non se ne faranno che pochissime. Ed è naturale: le diverse istituzioni non permettono certi rigori che in altri tempi erano consentiti, e queste disposizioni, anche rese più severe, saranno in pratica assai poco proficue alla finanza.

È giustissima l'osservazione dell'onorevole senatore Di Pollone che ha detto: siccome ci fu lotta nell'altra Camera fra i partigiani della libertà in fatto di trasporti postali e quelli che sostenevano la privativa, i primi non avendo potuto far prevalere il sistema della libertà, hanno cercato di procurarsi una rivincita introducendo, direi così, la libertà al minuto, nelle varie disposizioni della legge. Ma è

appunto in occasione della discussione di quest'articolo, che nell'altro ramo del Parlamento io ho sostenuto con viste analoghe a quelle dell'onorevole senatore Di Pollone, inquantochè la precisione in fatto di leggi la credo sempre preferibile a tutto ciò che lascia un arbitrio anche lontano e qualche cosa di indeterminato che è sempre pregiudicievole, è, dico, in occasione della discussione di questo articolo, bisogna notarlo, che appunto fu introdotto l'ultimo alinea il quale dice che nessuno potrà fare incetta di lettere per ispedirle in alcuno dei modi sopraddetti, e questo alinea fu proposto da uno di quelli che hanno difesa la privativa, e fu desunto dalla legislazione inglese, nella quale vi è una disposizione simile che toglie qualunque pericolo di quelle più larghe disposizioni che sono sancite a favore della libertà.

Vede adunque il Senato che il danno reale in pratica sarà nullo, e i pericoli sono grandemente diminuiti dal complesso delle disposizioni di quest'articolo al quale è proposta una modificazione.

Io quindi prego nuovamente il Senato, perchè voglia approvarlo come è concepito. Io non intendo di limitare minimamente la libertà e l'ampiezza della discussione, e pregherei il senatore Di Pollone stesso, se vede una parte della legge in cui creda assolutamente necessario di introdurvi una modificazione, di volerla proporre onde il Senato possa portarvi il suo giudizio senza nessun'altra preoccupazione, se non quella di migliorare la legge che viene sottomessa alle sue deliberazioni.

**Sull'articolo 3°. — All'onorevole Di Pollone:**

L'onorevole senatore Di Pollone fece allusione ad una parte d'Italia, dove dalle statistiche postali risultò che avvi una corrispondenza assai piccola in confronto delle altre.

La Sicilia è infatti la parte d'Italia dove si scrive una lettera per ogni abitante, mentre in altre parti dell'Italia superiore se ne scrivono sette.

Ebbene, se noi vorremo estendere alle provincie sicule il beneficio delle poste comunali, non avremo punto, giusta l'asserzione dell'onorevole senatore, chi scriverà lettere.

Io credo che sia necessario por mente ad una circostanza particolare, per cui forse si potrà in Sicilia stabilire il servizio postale comunale senza tutti quegli inconvenienti, che sono temuti dall'onorevole senatore Di Pollone.

Noi abbiamo un vantaggio nella circoscrizione amministrativa della Sicilia, che consiste in ciò, che quella regione, ampissima come è, con una popolazione di circa 2,500,000 abitanti, non ha che 357 comuni, numero eguale ad un dipresso a quello dei comuni che ha la provincia di Brescia, in Lombardia, con 400 o 500 mila abitanti all'incirca.

Da ciò risulta che siccome i comuni sono più grossi, e siccome la legge non parla che di stabilire il servizio postale nei medesimi, avendo dieci anni dinanzi a noi, giova sperare che col progresso naturale della civiltà, con lo estendersi della rete stradale, e col rendersi generale colà l'istruzione vi si potrà pure estendere l'Amministrazione postale comunale.

Questa è una considerazione di fatto, che può dimostrare al Senato come, almeno per la Sicilia, si può ottenere lo scopo che questa legge si prefigge senza tutti quegli inconvenienti, che forse si incontrerebbero se i comuni fossero frazionati, spezzati, suddivisi come pur troppo, e ciò credo sia un male, incontransi in altre parti d'Italia.

**Nella stessa seduta il disegno di legge fu approvato dal Senato a scrutinio segreto con voti 74 di fronte a 2 contrarii.**

**(Legge 5 maggio 1862, n. 604).**

# Modificazioni all'articolo 2° della legge 7 luglio 1861 relativa alla linea aretina

Nella seduta del 9 aprile 1862 l'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, presentò alla Camera dei Deputati un disegno di legge per modificare l'articolo 2° della legge 7 luglio 1861, relativo alla Convenzione tra lo Stato e la Società delle Ferrovie Livornesi per la linea Aretina. — Esaminato d'urgenza dalla Commissione composta dei deputati Nelli, Pescetto, Giorgini, Andreucci, Berardi Tiberio, Silvestrelli, Brunet, Bichi e Giuliani relatore, fu da quest'ultimo presentata la relazione alla Camera l'11 aprile 1862.

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 12 aprile 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

Nella tornata della sera precedente era incominciata la discussione generale di questo disegno di legge, ma dopo osservazioni dell'onorevole Valerio, a mezzanotte, a proposta dell'onorevole Sella, ministro delle finanze, ne era stato rimandato il seguito. — Ripresa la discussione in questa seduta l'onorevole Valerio propone all'articolo unico un emendamento, che è combattuto dagli onorevoli Susani e Peruzzi, e dal relatore onorevole Giuliani. — L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così parla:

DARÒ qualche breve spiegazione alla Camera, perchè, come dissi ieri sera, in un argomento tanto semplice, mi pare non convenga divagare in lunghe discussioni.

Nell'assumere l'amministrazione dei lavori pubblici ho trovato questa pratica finita, per ciò che si riferiva al mio

dicastero, poichè era stato precedentemente sottoscritto un decreto reale, con cui s'autorizzava l'emissione delle obbligazioni.

Rimanevano a farsi i provvedimenti che debbono regolare l'emissione delle obbligazioni e il loro prezzo. Queste operazioni spettano al ministro delle finanze, il quale non mancherà di provvedere. Per me, dico il vero, non ho punto sospettato che vi potesse essere dubbio sulla legalità di quest'atto. Solamente con la pubblicazione del decreto reale del 2 marzo, fatta il 24 di quel mese nella *Gazzetta Ufficiale*, ho sentito muoversi dubbi sulla sua legalità, ma io non vi ho prestato molta attenzione, e non credetti che praticamente avessero molta importanza.

Ma quando posteriormente i rappresentanti della Società livornese, recatisi a Torino, fecero offici presso il Ministero perchè avesse la sua piena esecuzione il decreto del 2 marzo, allora il mio collega il ministro delle finanze credette dovermi interpellare precisamente sul punto se io credessi che l'articolo 2 della legge 7 luglio si fosse rigorosamente eseguito.

Naturalmente ho dovuto in allora esaminare questa questione seriamente, e, a dire il vero, anche dopo questo esame ho creduto che, se nessun altro ostacolo vi fosse stato, all'infuori della questione di legalità, perchè la emissione delle obbligazioni avesse il suo compimento, io era inclinato ad opinare che si lasciasse che l'operazione avesse il suo corso, che la Società si procurasse i mezzi che le erano indispensabili, e che i lavori potessero progredire regolarmente; perchè mi pareva in questa materia che, quando si tratta di opere pubbliche urgentemente reclamate, salvo il rispetto dovuto alla legge, quando trattasi di un dubbio, bisogna andar molto cauti per adottare un provvedimento che arresti la continuazione dei lavori.

Se non che è venuta un'obbiezione per verità inaspettata; venne cioè a notizia del Ministero che gli stessi capitalisti

che erano in trattativa per la emissione delle obbligazioni, esitavano innanzi alla questione messa avanti della legalità, e allora il Ministero ha creduto bene di esaminare ancora ponderatamente la controversia, di vedere se dubbio c'era, e di risolverlo presentando una legge semplicemente dichiarativa al Parlamento.

È in questo senso e non altro che fu presentata quella legge la quale non fu da altra idea e da altro sentimento ispirata che al rispetto all'autorità del Parlamento, dal desiderio di osservare la legalità, dal dovere che più specialmente incumbe al Ministero di osservare le disposizioni dello Statuto, il quale vuole che la interpretazione delle leggi in modo per tutti obbligatorio spetti unicamente al potere legislativo.

Però, se io debbo manifestare la mia opinione, dirò che la cosa mi parve veramente dubbiosa.

Abbiamo l'articolo 2 della legge, il quale, inteso letteralmente, ed è in verità assai chiaro, stabilisce che l'ammontare totale della spesa di costruzione della ferrovia Aretina debba essere stabilito nel suo complesso con decreto reale, prima di dar luogo ad alcuna emissione di obbligazioni.

Vuol dire adunque che il Ministero doveva, sui progetti di questa linea, sui preventivi della spesa, determinare il costo totale dell'opera e delle provviste, prima di dare alla Società la facoltà di procurarsi i mezzi di eseguirla.

Questa è l'interpretazione ovvia e chiarissima dell'articolo 2 della legge. Ma a fianco a questa disposizione così limpida e così precisa ce ne stanno altre, le quali mi pare che ne mettano in dubbio la portata, il significato e l'efficacia. Infatti fa parte della legge la Convenzione conchiusa con la Società delle ferrovie livornesi; ora in questa Convenzione è stabilito che la Società delle ferrovie livornesi dovesse sottoporre all'approvazione del Governo gli studi della linea fino a Montevarchi, immediatamente dopo la pubblicazione della legge; due mesi dopo era obbligo della So-

cietà di sottoporre all'approvazione del Governo gli studi fino ad Arezzo. Un'altra disposizione poi dice che due mesi dopo l'approvazione degli studi presentati dalla Società era obbligo della medesima di cominciare i lavori.

Ora queste obbligazioni così esplicite della Convenzione come si possono conciliare con la disposizione dell'articolo 2? Entro un termine fisso la Società aveva obbligo di presentare gli studi al Governo; in breve tempo, ed a misura che si presentavano, il Governo doveva impartire la sua approvazione; mano a mano che gli studi erano approvati la Società aveva obbligo di cominciare i lavori e di compierli entro un termine prestabilito. V'ha di più. La Società assumeva l'obbligo di pagare al Governo una somma rilevantissima. E non avrebbe avuto nella legge e nel contratto facoltà di procacciarsi i mezzi per adempire a queste sue obbligazioni? Questo non può ammettersi. Però io non voglio adesso esaminare la questione della possibile esecuzione della legge nel passato. Se dal momento in cui la legge ebbe la sua esecuzione si fossero immediatamente attivati con grandissimo impegno gli studi su tutta la linea, se queste operazioni si fossero eseguite con grande e straordinaria diligenza, io non voglio dire che non sarebbe stato in tal caso possibile di eseguire appuntino l'articolo 2 della legge, di conciliare le disposizioni con la Convenzione annessa alla legge stessa; ma questa ipotesi, o signori, non può essere considerata da noi, dal momento che in una seduta, che non è lontana, la Camera stessa ha dichiarato che una parte importantissima della linea, cioè il tronco da Arezzo sino ad incontrare la strada romana, era ancora in istato di tracciato contestabile e contestato.

Ora, noti la Camera quali sono le obbligazioni che ha la Società delle ferrovie livornesi relativamente alla linea oltre Arezzo. Relativamente a questa linea è stabilito che gli studi dovranno essere presentati entro sei mesi dal giorno in cui il Governo le avrebbe notificato la sua decisione intorno all'andamento della linea stessa.

Il Governo ha egli adempito a questa sua obbligazione? È stato inteso recentissimamente nella Camera, che essa vuole che il Governo faccia ancora studiare l'andamento di quella linea. Evidentemente, se noi andremo a chiedere alla Società l'esecuzione dei patti che le incombono in forza della Convenzione e poi le diremo che non possiamo, a termini della legge, darle i mezzi di eseguirla e di mantenere i suoi impegni (impegni che la Società assunse in buona fede, perchè fino a Montevarchi non solo son finiti gli studi, ma i lavori aggiudicati, conscio il Governo che non mancò di sollecitare la Società, e gli studi sono anche presentati per la rimanente linea sino ad Arezzo), noi verremmo ad esigere dalla Società una cosa ingiusta.

Era dunque, secondo me, indispensabile che si modificasse l'articolo in modo che potesse praticamente avere esecuzione.

E qui mi si dice: ebbene, prendiamo a volo questa buona occasione; determiniamo l'ammontare preciso dei lavori; facciamone per lo meno due parti: intervenga per l'una un decreto reale in conformità della legge, per l'altra la Camera può benissimo essa stessa ingerirsi di questo gravissimo affare e stabilire l'importo di queste opere per legge.

Prima di tutto io mi permetto di sottomettere un'osservazione intorno all'efficacia ed all'utilità pratica di questa guarentigia suprema, determinare il complessivo costo dell'opera per legge.

Se la cosa, come giustamente ha osservato l'onorevole Susani, si fosse fatta in principio, allora io vi vedrei una certa utilità, perchè è sempre utile il sapere il *maximum* della spesa alla quale lo Stato si assoggetta; il lasciare dubbiosa l'entità degli oneri che vengono assunti nelle spese è la cosa che allo Stato conviene meno di qualunque altro; questo lo comprendo perfettamente.

Ma adesso, o signori, gl'impegni sono assunti, questa convenzione ha già avuto un principio di esecuzione; adesso sono impegnati gl'interessi dei terzi; adesso mi pare non sia

utile ritornare sopra una discussione di un sistema in pratica pregiudicato, e mi pare che questa guarentigia, di cui io non contesto in genere l'utilità, ma di cui in pratica non credo sia poi tanto grande l'influenza... (*Il deputato Valerio fa qualche segno di diniego*).

L'onorevole Valerio mi fa un segno non so se affermativo o negativo circa l'efficacia di questa guarentigia; mi si permetta perciò di aggiungere ancora un'altra osservazione su questo punto.

Parliamoci schiettamente: quando una Società, come nel caso attuale, sia costretta a presentare dei preventivi ed a fare degli studi onde il Governo sopra di essi stabilisca l'ammontare totale di un'opera, la Società deve avere probabilmente interesse a far sì che l'ammontare della spesa sia determinato entro quei modesti limiti, che non lascino però nessun dubbio che la Società possa essere esposta ad imbarazzi o a danni. Ciò mi pare naturalissimo.

Dunque su questo punto dell'efficacia ed utilità di questa guarentigia io non credo sia per essere tanto grande quanto si crede; invece ci sono due altre guarentigie sulle quali bisogna che il Governo e l'amministrazione insistano grandemente: queste guarentigie sono, quanto all'esecuzione dei lavori, che proceda secondo le buone regole di una onesta e perspicace amministrazione, per modo che si abbiano lavori ben eseguiti e ad un prezzo conveniente.

Chi fa l'appaltatore non lo fa per filantropia, lo fa per guadagnare; ma ci sono dei limiti anche nel guadagno e certi modi di guadagnare che bisogna impedire ad ogni costo.

Dunque siano fatti i lavori, siano fatti i contratti secondo le buone regole di amministrazione; su questo punto deve insistere il Governo perchè la Società faccia il suo dovere.

Vi è poi un'altra garanzia: siccome bisogna procacciarsi il capitale con un'emissione di obbligazioni, vegli il Governo perchè questi valori sieno alienati ad un prezzo conveniente, tenuto conto delle condizioni generali del credito e

procurando coi negoziati e con la concorrenza di procacciare alla Società, con l'alienazione di questi valori, che corrispondono all'iscrizione di un debito che, quantunque sia prima di tutto a carico della Società, resta per indiretto a carico dello Stato.

Queste mi paiono veramente guarentigie solide che conviene mantenere, sulle quali credo necessario insistere, e per parte mia posso assicurare, tanto a mio nome, che a nome del mio collega delle finanze, che il Governo nulla tralascerà perchè gl' interessi della Società e dello Stato siano guarentiti.

Dopo questo io in verità non vedo perchè si abbia da fare altra modificazione a quella proposta dal Ministero all'articolo 2 della legge.

L'onorevole Valerio può essere ben persuaso che, se il Ministero potrà stabilire, anche con un decreto unico, il costo totale delle altre opere da eseguirsi, lo farà ben volontieri, perchè allora vi sarà una norma fissa per regolare la quantità di obbligazioni che in una od in più volte potranno emettersi, per procacciare alla Società il capitale che le sarà necessario; ma se per la più pronta esecuzione dei lavori, se per l'interesse grandissimo che ha il paese della pronta attuazione delle ferrovie, se per arrivare a questo intento e per camminare su questa via si trattasse di fissare questo valore in due o in tre volte, in non veggo in questo sistema il finimondo, nè parmi sarebbe poi tanto contrario agli interessi dello Stato ed alle regole di buona amministrazione.

Un'altra osservazione è ancora da farsi. Con questo decreto si viene a legalizzare quanto fu fatto, si viene a togliere un dubbio e a conciliare tra loro diverse parti di una stessa legge; si viene, se vuolsi, a tòrre di mezzo gli scrupoli in fatto di legalità. Ma noti la Camera che la Società ha già assunti degl'impegni, che ai capitalisti nel loro interesse e nell'interesse della Società pel suo credito e pel credito stesso del paese importa che questi dubbi sieno dissipati.

Quando noi volessimo ora cambiare le cose senza intenderci con la Società, senza esaminare gl'impegni contratti, senza valutare le promesse che essa ha forse già avute dai capitalisti, per procacciarsi i valori che le abbisognano per compiere l'opera sua, noi faremmo cosa che, senza avere utilità per lo Stato (perchè, per quanto si riferisce all'utilità vera del paese, io sono disposto a dare tutte le possibili guarentigie alla Camera), verrebbe invece ad imbarazzare un atto amministrativo ottimamente incominciato e che non ha bisogno che di questa legge dichiarativa per essere condotto a compimento, e per assicurare che i lavori di questa interessante linea saranno a tempo e regolarmente eseguiti.

Io quindi prego instantemente l'onorevole Valerio e la Camera a voler adottare l'articolo quale fu proposto dal Ministero.

**E dopo altre spiegazioni date dall'onorevole Peruzzi, l'articolo unico fu approvato dalla Camera in questa stessa seduta (Voti favorevoli 199, contrari 18) e dal Senato del Regno il 15 aprile.**

**(Legge 16 aprile 1862, n. 557).**

# Arresti di Sarnico e di Palazzolo

## CAMERA DEI DEPUTATI

**Seduta del 3 giugno 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**In seguito ad una lettera indirizzata dal generale Garibaldi alla Camera dei Deputati, letta dal Presidente in principio di questa seduta, sorge improvvisamente una discussione assai vivace sulla condotta del Governo negli avvenimenti politici del maggio a proposito degli arresti di Sarnico e Palazzolo. — Dopo spiegazioni e dichiarazioni del presidente del Consiglio, onorevole Rattazzi, l'onorevole Crispi propone una inchiesta parlamentare sulla condotta del potere esecutivo. — L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, così risponde all'onorevole Crispi:**

Io DIRÒ brevi parole per rispondere ad un'allusione a me personale che venne fatta dall'onorevole Crispi.

L'onorevole Crispi, parlando della garanzia che la mia presenza nel Gabinetto doveva, secondo lui, offerire al generale Garibaldi, mi faceva implicitamente un amaro rimprovero, perchè io dopo questi avvenimenti rimanessi tuttora nel Gabinetto. Questa era la naturale conseguenza delle sue parole.

Io dirò chiaramente il mio pensiero; la Camera ed il paese giudicheranno.

Io tengo e terrò sempre cara l'amicizia del generale Garibaldi. Io gli sono affezionato, e verso di lui osservo

non solo i doveri dell'amicizia, ma pur quelli che per la riconoscenza dei tanti servigi da lui resi al paese incumbono ad ogni cittadino italiano. È vero, o signori, questa devozione verso questo grand'uomo io la conservo profondamente nel cuore, e non tacerò che anche nell'esercizio del mio difficile ufficio forse mi accade di essere molesto ai miei colleghi, insistendo sui riguardi che il paese intero ed il Governo debbono a questa grande personalità che emerse nel movimento italiano. (*Segni d'approvazione*)

È la verità, signori, non ho motivo di nasconderla, ed i miei colleghi possono renderne testimonianza; ma dal momento che ho assunto l'incarico di far parte del Gabinetto, la stessa amicizia che professo al generale Garibaldi m'impone di non mancare al debito mio verso il paese. Io mi crederei indegno dell'alto ufficio del quale fui onorato, se vi attendessi in modo diverso da quello che la coscienza mi detta ed il dovere mi impone.

Questa e non altra debb'essere la guida della mia condotta.

Ora, o signori, in questi ultimi disgustosi avvenimenti, quando veggo da un lato contestata l'unità e l'autorità del Governo, quando veggo messo in dubbio il mandato che ha ricevuto nelle forme costituzionali di sedere solo arbitro dell'indirizzo politico del paese, di essere solo moderatore nella cosa pubblica, io non posso esitare un momento a pronunciarmi e ad affermare che solo il Governo del Re rappresenta l'Italia, che esso solo deve avere l'iniziativa di ogni grande impresa che possa compromettere gl'interessi e l'avvenire del paese, e che esso ha strettissimo dovere di mantenere intatta questa sua prerogativa. Se di questo mi si vuol far rimprovero, se in ciò consiste l'accusa che mi si fa, io ammetto ed accetto l'accusa ben volentieri, sicuro che l'illustre generale e sovrattutto il paese mi assolveranno completamente. (*Bravo! Bene!*)

**Ed all'onorevole Nicotera:**

L'ONOREVOLE Nicotera volle anche comprender me nella sua lunga requisitoria contro il Ministero. Egli ha detto di avermi avvisato che l'amministrazione dei telegrafi andava pessimamente, e che vi erano molti borbonici tra gl'impiegati telegrafici; che l'amministrazione delle poste andava anche peggio, ed anche in questa eranvi borbonici impiegati; e che in generale nell'amministrazione dei lavori pubblici l'elemento borbonico non mancava. Egli ha anche citato un fatto, ma un solo fatto preciso, e me lo ha denunziato col mezzo, se ben ricordo, di una sua lettera; mi denunziò cioè essere avvenuto che sotto la fascia di un giornale liberale era stato intromesso un proclama reazionario, inviato per la posta in tutta Italia, e che di ciò era accusata l'amministrazione delle poste di Napoli. Ricorderà l'onorevole Nicotera che in quanto a questo fatto preciso, nei pochi giorni che io sono rimasto a Napoli ho potuto dargli una risposta; io gli ho detto di avere immediatamente ordinata un'inchiesta per verificare la cosa, e che dall'inchiesta erami risultato pressochè impossibile che la intromissione del proclama borbonico nel giornale liberale fosse avvenuta per opera dell'amministrazione postale. Io mi ricordo avergli detto essermi stato riferito che, verificate le fascie dei giornali, eransi trovate intatte, sì che escludeva il dubbio che nell'ufficio postale si fossero manomesse. Aggiungerò che prima della mia partenza da Napoli ebbi l'assicurazione che il fatto denunziato erasi deferito ai tribunali perchè procedesse a norma di legge.

In questa parte adunque credo che l'onorevole Nicotera sarà convinto che il Ministero ha fatto tutto quello che era in suo potere di fare.

Riguardo alle generiche allegazioni circa al cattivo andamento di tale o tal altro servizio, circa al maggiore o minor numero d'impiegati denominati *borbonici* compresi in tale o tal'altra amministrazione, io naturalmente ho dovuto fare all'onorevole Nicotera la domanda che mi si fornissero i mezzi di conoscere quali erano veramente quei tali impiegati i quali per la loro condotta precedente non potessero assolutamente più tollerarsi al servizio dello Stato.

La vigilia, se non erro, del giorno in cui sono partito da Napoli, l'onorevole Nicotera mi diede una lista di nomi da lui indicati, come persone rispettabili, le quali avrebbero potuto darmi dei lumi; ma l'onorevole Nicotera mi permetterà di osservargli che in pochi giorni non si fa lo scrutinio di un personale numerosissimo, e mi permetterà anche di notare, e noti l'onorevole Nicotera, che io non ho mancato d'incominciare qualche investigazione, ma con mia sorpresa, quando venni a parlare di quelle stesse persone che mi erano da lui indicate come quelle dalle quali avrei potuto attingere informazioni sicure, ho trovato pareri diversissimi sulla loro autorità, sulla attendibilità dei loro giudizi, per modo che io son molto dubbioso se col loro mezzo potrei formarmi un criterio sicuro per le determinazioni da prendersi. Ben vede l'onorevole Nicotera che negli otto giorni in cui sono rimasto a Napoli era impossibile che io potessi soddisfare il suo desiderio, e credo quindi che i suoi rimproveri non siano meritati.

**Seduta del 6 giugno 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Dichiarazioni in risposta all'onorevole Crispi:**

QUANTUNQUE le parole dette dall'onorevole mio collega il presidente del Consiglio mi dispensino dall'obbligo di rispondere ad una osservazione dell'onorevole Crispi, tuttavia, per nulla lasciare d' incompleto, o d' incerto in questa discussione, debbo fare un'esplicita dichiarazione.

Ha detto il deputato Crispi, commentando le parole dell'onorevole Bixio, che, se questi non ha adempiuto all'incarico che gli si voleva dare di parlarmi delle idee del generale Garibaldi, altri aveva avuto un simile incarico presso il Governo.

Se l'onorevole Crispi intende che altri sia venuto a me per riferirmi qualche cosa di questi progetti...

**Crispi.** No!

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici...* smentisco l'asserzione completamente.

**Crispi.** È inutile.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Aggiungerò una parola riguardo a quello che egli ha detto relativamente alla missione dell'onorevole Bottero.

Io era prodittatore in Sicilia allorchè alla fine di agosto o ai primi di settembre, e non ai 20 d'agosto, venne a Palermo l'onorevole Bottero. Egli non aveva missione politica verso di me. Dirò di più: quand'anche l'avesse avuta, sarebbe stata intieramente inutile. Allorchè l'onorevole Bottero venne in Sicilia, il Consiglio dei segretari di Stato che

era stato sempre unanime d'accordo con me sulla questione dell'annessione aveva già presa la sua determinazione. Questa determinazione non poteva minimamente essere variata dall'onorevole Bottero. Però la sua presenza destò dei sospetti, e fui io stesso che lo invitai ad allontanarsi dalla Sicilia. Invece di partire subito, egli credette d'imbarcarsi sopra un bastimento da guerra, non per paura, ma per sua spontanea volontà, e me insciente. Quando vi fu io non potevo rimuoverlo.

Io affermo poi nel modo più solenne che, finchè io tenni il posto di prodittatore in Sicilia, non ho mai permesso che alcuno turbasse l'ordine di cose che vi esisteva, nè che la volontà del generale Garibaldi vi fosse contrastata.

Nella questione dell'annessione il Consiglio dei ministri ed io fummo sempre unanimi. Ed affermo anche che quanto io mi proponeva di fare e quanto feci in Sicilia, era pienamente nel mio diritto ed era conforme alle intelligenze che io avevo prese col generale Garibaldi prima di assumere il mio mandato.

L'onorevole Crispi vorrà, spero, riconoscere la verità di quanto io dico, perchè egli sa che noi ci siamo divisi sulla questione dell' annessione soltanto nel mese di settembre. La volontà del generale Garibaldi che poteva decidere questa questione, si pronunciò contro il sistema che io intendevo far prevalere e che non occorre spiegare, ma che ancora adesso credo sarebbe stato il più utile agl' interessi della patria. (*Bravo! Bene!*)

**La discussione terminò in questa seduta coll'approvazione del seguente ordine del giorno proposto dall'onorevole Minghetti e da altri deputati:**

La Camera, udite le spiegazioni date dal Ministero sugli ultimi avvenimenti, approva il suo operato e confidando che egli, con la autorità delle leggi, mantenga sempre illese le prerogative della Corona e del Parlamento, passa all'ordine del giorno.

**Nella votazione nominale risposero *sì* 189, *no* 33. Si astennero 28.**

# Strada ferrata da Bra ad Alessandria

**Il disegno di legge per la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Bra ad Alessandria fu presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, il 10 aprile 1862. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Pasini, Chiavarina, Pescetto, Borgatti, Robecchi Giuseppe, Pica, Briganti-Bellini, Coppino e Susani relatore, questi presentò la relazione alla Camera il 13 giugno 1862.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 16 giugno 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'onorevole Cadolini che aveva proposto la questione pregiudiziale:**

NON ENTRERÒ a rispondere per minuto ai ragionamenti dell'onorevole Cadolini, perchè all'uno di essi implicitamente rispose l'onorevole presidente, osservando che l'ordine del giorno fu dalla Camera fissato in una delle precedenti tornate e che per conseguenza non sarebbe questione da rimettersi in campo. Tuttavia per mia parte dichiaro che, se la Camera crede di variare il suo ordine del giorno, perchè per avventura altre leggi le sembrino più urgenti, più importanti e degne di preferenza, io non ho la minima osservazione da fare in contrario.

Agli altri argomenti dell'onorevole Cadolini, che sebbene esposti per appoggiare la questione pregiudiziale, si riferiscono al merito, io mi riservo di rispondere quando la questione sospensiva sarà risolta; perchè quanto ha detto l'onorevole deputato intorno al pregiudizio che questa strada può recare ad altre più utili ferrovie in progetto, e a me certo sconosciute prima che firmassi la convenzione sottoposta alle deliberazioni della Camera, io credo veramente che si riferiscano al merito della questione. Saranno argomenti pei quali la Camera dovrà respingere questa legge, ove creda che essa pregiudichi altri più importanti interessi del paese.

Vi è tuttavia nelle osservazioni dell'onorevole Cadolini una parte a cui mi credo in debito di rispondere fin d'ora. Egli ha detto credere inopportuno che si venga a discutere questa legge quando le strade ferrate assai più urgenti ed importanti, e che richiedono tutta la nostra attenzione, non sono ancora portate innanzi alla Camera, non sono ancora sottoposte alle discussioni del Parlamento. Egli disse: le strade ferrate dell'Italia meridionale non si sa da chi e in che modo saranno fatte, dunque è inopportuno il discutere se convenga approvare una ferrovia d'assai minore e d'assai dubbia utilità.

L'onorevole Cadolini dovrebbe ricordare che in una delle ultime tornate della Camera, nell'ultimo scorcio di Sessione, io ho dichiarato in quali condizioni si trovavano le strade ferrate dell'Italia meridionale progettate, come vi si eseguissero i lavori, e come intendesse di procedere il Governo in quella importantissima bisogna. Io dissi che per le linee di Calabria e di Sicilia eravi un contratto in via d'esecuzione, ed aggiungo che in questa parte il Ministero non ha mancato al suo debito di sollecitare l'esecuzione delle linee e per modo di ottenere assai più di quello che la legge di concessione abbia promesso a quelle popolazioni. Una parte considerevole di quelle linee, ed assai più di quello che la

legge ha previsto, sarà intrapresa ed alacremente condotta in questo stesso anno. Oltre di ciò il Governo non tralascierà di coltivare trattative per riuscire ad una più pronta e più vasta attivazione dei lavori.

Siccome poi il Ministero aveva annunziato che aveva aperte trattative con una grande casa bancaria e che aveva fondamento di credere che queste trattative sarebbero state coronate da una conclusione, così io non credo di poter fare miglior risposta all'onorevole Cadolini, se non annunziando alla Camera che mi onoro di deporre sul banco della Presidenza, la convenzione conchiusa coi signori Rothschild e Talabot, per la concessione delle strade ferrate nell'Italia meridionale ed in altre provincie dell'Italia superiore; fra le strade concesse evvi quella da Brescia a Cremona, che sicuramente interessa moltissimo l'onorevole Cadolini.

**La pregiudiziale non è dalla Camera ammessa.**

**Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in sostegno del disegno di legge:**

Dirò brevemente le ragioni che hanno determinato il Governo a presentare questo disegno di legge.

Quando io giunsi al Ministero, trovai la pratica relativa a questa strada già avviata; non ho fatto per mia parte che compiere gli atti amministrativi onde fosse condotta a compimento. Degli argomenti che m'indussero a condurre a suo termine questa pratica e a presentarla alla sanzione del Parlamento, io ne esporrò alcuni brevemente alla Camera, poichè l'onorevole relatore ha già spigolato in modo il terreno, che assai poco mi rimane ad aggiungere.

Noti la Camera che l'idea di queste ferrovie non è nuova; ed il primo argomento che io ho trovato per la convenienza di adottare questo progetto fu questo: che una Società indu-

striale, quella della ferrovia di Cuneo, da diversi anni addietro aveva domandato al Governo facoltà di costrurre questa strada ferrata. Ho dovuto pensare che non facilmente una Società industriale si sarebbe sobbarcata a questo carico, se non fosse stata persuasa che c'era convenienza di fare questa diramazione da Bra verso Alessandria. Sottoposta la domanda al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ebbi il parere favorevole. Dirò di più: le condizioni che erano state domandate dai concessionari, e che erano state approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, erano più gravose di quelle che in ultimo il Ministero, e massime la Commissione, ha accettate. Sappiamo come è composto il Consiglio superiore, e come siano autorevoli le persone che lo compongono, e come proceda guardingo nei suoi voti.

Io ho esaminato due relazioni d'uomini competentissimi in queste materie, l'ingegnere Ferraris e l'ispettore Grandis: entrambi d'accordo dichiararono la convenienza di costrurre questa linea. Per me queste autorità, alle quali si aggiunse, pei rapporti giuridici ed economici, quella del Consiglio di Stato, hanno un grandissimo peso.

Entrando poi ad esaminare più a fondo la questione, ho dovuto persuadermi che veramente questa linea è fra quelle per le quali il Governo può assumersi la responsabilità e l'incarico di domandarne al Parlamento l'esecuzione.

Si è parlato in generale dell'utilità di questa linea, e da una parte si è messa in dubbio, dall'altra parte si è sostenuta: io dirò che fra i vantaggi che derivano al paese dalla esecuzione di questa linea se n'è dimenticato uno.

Io prego la Camera di notare una circostanza. C'è un grande interesse nel paese, anzi il più grande dei suoi interessi, quello della sua difesa. Ora, sotto questo punto di vista, la fortezza di Alessandria è una delle chiavi strategiche dello Stato, anzi la principale, credo, dell'Italia superiore. Perciò tutte le strade che, come raggi, stanno intorno

alla fortezza di Alessandria e che dànno il mezzo di far accorrere con grande prestezza le truppe che possono essere disseminate in Italia verso questo principale centro strategico, sono tutte interessanti, e nel novero di quelle per le quali lo Stato può convenevolmente fare dei sacrifizi.

Vuole la Camera un esempio? L'anno scorso si è votata la linea di Savona. Nel disegno ministeriale non era contemplata la linea da Cairo ad Acqui, che è appunto una di quelle che convergono alla città di Alessandria; ebbene, la Commissione della Camera, indi il Parlamento, riconoscendo la speciale importanza di quella linea, non solo l'hanno adottata, ma hanno votato per essa una speciale garanzia, giacchè nella legge sta scritto, per assicurarne la esecuzione, che a questa linea era garantito un *minimum* di prodotto lordo di 25,000 lire al chilometro. Lo stesso argomento, se fosse il caso di favore, varrebbe perchè si accordasse alla linea da Bra ad Alessandria; infatti dal bacino piemontese questo sarebbe uno dei raggi per accorrere dalle diverse provincie che stanno appiè dell'Alpi al punto strategico di Alessandria con tutte le forze che vi fossero disseminate.

Un'altra ragione, o signori. Nella legislazione, specialmente economica, è necessario procedere sempre con giustizia distributiva. Io ho veduto nella legislazione del nostro paese a diverse strade, sebbene importanti sotto certi aspetti, ma sotto altri di importanza assai mediocre, concedersi il favore, se così vuolsi chiamare, che lo Stato ne assumesse l'esercizio; sono circostanze analoghe alle attuali e che perciò possono invocarsi nella questione presente.

Ad esempio la linea Torre di Berretti. Lo Stato per rendere possibile la costruzione di questa linea (utile certamente, perchè tutta la bassa Lombardia, se vuole comunicare con Alessandria e con le valli del Tanaro e della Bormida, troverà grandissima convenienza a servirsene) sebbene sapesse che andava incontro ad una perdita, perchè non poteva

certamente supporre che questa dovesse essere la linea definitiva del gran commercio tra Genova e la Lombardia, tuttavia ne assunse l'esercizio al 50 per cento del prodotto brutto.

Lo stesso si dica di altre linee, quella di Vigevano, quella di Voltri, quella di Acqui, quella di Pinerolo, di Cuneo, di Stradella. Quanto alle tre prime, l'esercizio fu assunto con la sicurezza di una perdita che però, noti la Camera, va ogni anno gradatamente diminuendo. Delle altre si assunse l'esercizio con questa, che io chiamerò una buona regola, ed invece di una perdita lo Stato ebbe ben presto cospicui vantaggi, che oggi si verificano per la linea di Cuneo, e meglio ancora per la linea di Stradella. Io non vedeva quindi ragione per cui lo Stato non dovesse usare lo stesso trattamento ad una linea la cui importanza non si può disconoscere.

Nella relazione della Commissione fu notato, come era accennato nei rapporti che stanno uniti agli atti comunicati dal Ministero, che su questa linea la zona contigua a due chilometri di distanza attraversa una popolazione di 200,000 abitanti. Se vogliamo paragonare e studiare le diverse linee di strade ferrate che si possono tracciare e che meritano favore in Italia, non ne troveremo molte che abbiano questa densità di popolazione in paese perfettamente coltivato, assai produttivo e che può sviluppare maggiormente le sue risorse.

Queste vallate poi hanno una circostanza in loro favore, ed è che hanno una produzione da esportare rilevantissima.

Sappiamo tutti che quando in un paese abbondano i prodotti d'esportazione, abbondano gli elementi della sua prosperità. Infatti è cosa nota che le così dette *Langhe* forniscono una grossa quantità di bestiame a tutta la vallata del Po. Il vino nelle valli di cui stiamo ragionando è una delle principali e più abbondanti produzioni. Si hanno annualmente 500,000 quintali all'incirca d'uva e vini esportati, e

la produzione può crescere immensamente quando una strada ferrata concorra a sviluppare le risorse produttive di quelle colline.

Ora dunque nell'interesse del commercio interno del paese è questa una delle linee importanti. Non vi era pertanto ragione alcuna per cui si avesse a respingere una domanda fatta da numerosa popolazione a meno che non si dimostrasse che vi era per lo Stato un aggravio troppo forte, una perdita evidente, una di quelle perdite che non si possono riparare e che privano lo Stato di un più utile impiego delle sue rendite. Imperocchè, se si trattasse d'una perdita non grave, temporanea, che durerebbe per alcuni anni, per i primi anni dell'esercizio, per esempio, ma d'una perdita tale che noi potessimo aver la convinzione che sia coi vantaggi indiretti che lo Stato ricava dalla ferrovia, sia coi successivi aumenti del prodotto della linea, potrà lo Stato compensarsene, certamente non dobbiamo esitare a consentirvi. Nel valutare i sacrifizi pecuniari che fa lo Stato non bisogna limitarsi ad un breve periodo di tempo; che non sarebbe ragionamento da buoni amministratori e da uomini di Stato, ma bensì da gretti conteggiatori, i quali vogliono valutare il vantaggio in lire, soldi e denari al momento in cui si fa un contratto.

Esaminiamo dunque questa questione del movimento della linea, dei vantaggi sperabili in compenso dei sacrifizi che supponiamo lo Stato debba fare.

Ho già detto della densità della popolazione e dei prodotti d'esportazione di queste località; ma vi ha un'altra considerazione che vuole essere notata. Le abitudini delle popolazioni alle quali si accosta una ferrovia, debbono anche essere valutate.

Vi sono delle popolazioni, per le quali passa una strada ferrata, e prima che ne sentano il beneficio, prima che esse acquistino l'abitudine del viaggiare ci vuole un gran tempo; vi sono delle stazioni di strade ferrate che, se ne guardiamo

il movimento, si resta stupiti al vedere le popolazioni restarsene là guardando inerti il convoglio che si ferma e non trova quasi nè moto nè vita.

All'incontro qui abbiamo una popolazione che ha abitudini tutt'affatto differenti, una popolazione che si muove e traffica molto: ne volete una prova? Io lascio fuori i punti principali che sono su questa linea, cioè, Cavallermaggiore, Bra ed Alessandria che tutti conosciamo essere piazze importanti del commercio interno del paese, io piglio le località intermedie, ho preso nota di undici località intermedie o di non molta importanza, che potrei citare alla Camera; ebbene in queste località intermedie si vede questo fatto singolare, ci sono 700 mercati all'incirca e fiere all'anno, cioè due mercati al giorno.

Io conosco diverse ferrovie, ne conosco alcune dove c'è un gran movimento di popolazione, dove ci sono cospicui mercati, e non ho trovato una frequenza di mercati e di convegni come si trova nelle Langhe: resta dunque evidente che a causa dei tanti mercati, su questa linea ci sarebbe quel tale movimento interno di passeggieri che, come ognuno sa, forma il principale alimento delle ferrovie. Adunque questa linea sia nei rapporti della difesa del paese, sia nell'interesse speciale delle località percorse, sia per ciò che concerne il commercio e la produzione generale dello Stato, è una linea che senza esitazione può chiamarsi molto interessante.

Ma ci si dice: ad ogni modo il prodotto non potrà essere gran cosa: vedete la linea d'Acqui cosa rende: vedete altri casi analoghi, lo Stato andrà incontro ad una perdita.

Mi permettano gli onorevoli oppositori di questa legge una osservazione che io credo importante, la quale io desumo dalle meno produttive delle nostre linee di strade ferrate. Io prendo ad esaminare sui resoconti ufficiali i prodotti della linea di Cuneo, e trovo nei tre ultimi esercizi questi dati: la linea di Cuneo nell'anno 1859 rese lire 16,700

per chilometro, nel 1860 rese lire 17,600, nel 1861 ha reso lire 19,396 per chilometro. Io vedo in tutte le nostre linee di strade ferrate un aumento di prodotto sempre in progressione, per modo che mi persuado che noi non possiamo giudicare di questa linea dal prodotto attuale di quelle che non sono in eguale condizione; anzi dobbiamo credere che questa linea seguirà la legge che vediamo verificarsi in tutte le linee simili e che quand'anche si verificasse una perdita nei primi anni, questa verrebbe in seguito compensata.

Ma ne volete, o signori, un altro esempio? Scegliete la linea la più infelice di tutte, la linea di Bra. Ebbene questa linea nel 1859 ha reso 6100 lire il chilometro, nel 1860 lire 6600, nel 1861 lire 7600.

Sempre la stessa progressione. Volete l'esempio della linea d'Acqui che fu citata?

La linea d'Acqui nel 1859 ha reso 7100 lire, nel 1860 7500, nel 1861 8500.

Io potrei citarvi una quantità di questi esempi e dappertutto vedreste questo aumento nei prodotti. E notate che le spese d'esercizio non seguono proporzionalmente la progressione dei prodotti, anzi, se i prodotti aumentano come dieci, le spese non aumentano come sei. Dunque non possiamo giudicare dei sacrifizi che farà la finanza pubblica con confronti presi dallo stato attuale delle cose e massime con confronti presi sulle altre linee: dobbiamo anzi confortarci vedendo la legge generale con cui si manifestano i prodotti delle strade ferrate, e sperare assai meglio dell'avvenire di questa linea.

Quanto alle spese di esercizio, se si vuol entrare in un conteggio per determinarne la vera somma, vi possono essere fra di noi idee divergenti, e non è in una discussione pubblica che potremo metterci d'accordo. Infatti io vedo l'onorevole Susani, assai competente in questa materia, non essere d'accordo con l'onorevole Valerio anch'esso espertissimo. Ma io piglio i fatti quali mi risultano da documenti

ufficiali che ho sott'occhi, e mi permetto di ragionare su quelli. Per esempio, per la linea di Bra io trovo che a un dipresso la somma di lire 5000 per le spese di esercizio rimane ferma non solo nel 1859, ma nel 1860 e nel 1861.

Ora notate, o signori, una circostanza relativamente alle spese di esercizio.

L'onorevole Susani sosteneva a buon diritto che la somma da esso calcolata per provvedere tutto il materiale mobile occorrente a questa linea l'ha stabilita largamente (ed io dico larghissimamente). Egli ha detto: si richiederanno otto locomotive per fare questo esercizio. Sta bene: ma noterò alla Camera che ai due capi di questa linea ci sono due stazioni principali, e che in esse ci sono sempre necessariamente le locomotive di riserva, che devono dedursi dal conto dell'onorevole Susani; noterò alla Camera che nell'esercizio della ferrovia di Bra sono impiegate tre locomotive, e che queste debbono anche essere dedotte.

Aggiungerò anche che la legge sulle ferrovie dell'Italia meridionale, che ho presentata oggi alla Camera, avrà per conseguenza di rendere disponibile una parte del materiale mobile che lo Stato possiede. Dico questa circostanza, non perchè questo influisca sui calcoli, dai quali si deve desumere l'ammontare delle spese di esercizio, ma per osservare che quando il materiale c'è, non è più necessario di farne la spesa, e che sta quanto disse l'onorevole Susani, che colla manutenzione, e con le spese d'esercizio in questo caso il materiale mobile si rinnova costantemente, nè occorre conteggiare una somma.

Un argomento lo desumo, per dire che le spese d'esercizio saranno miti, dalle pendenze di questa linea, poichè io trovo che essa è una di quelle che si possono esercitare con una assai piccola forza motrice. Io vedo che un quarto a un dipresso di questa linea è orizzontale; la metà circa non ha che pendenze che arrivano al 6 per 1000; assai brevi i tronchi nei quali si arriva al 10 per 1000. Quindi ne

conchiudo che questa linea per l'esercizio è una di quelle che si trovano in migliori condizioni, e che perciò la spesa si dovrà ritenere delle più tenui.

Per ispiegare alla Camera chiaramente il mio concetto sulla convenienza che deve vedere il Parlamento di adottare questo disegno di legge e di secondare gli sforzi che lo spirito d'associazione fa nei nostri comuni, e nelle nostre provincie, io farò una supposizione impossibile.

Supponiamo, o signori, che questa linea, anche prolungata ad Alessandria, renda il prodotto che rende adesso la strada ferrata di Bra di soli 13 chilometri, la quale rende da 7600 a 7700 lire; supponiamo che sia applicato al caso concreto il disposto del capitolato per cui lo Stato dovrebbe incaricarsi dell'esercizio alla metà del prodotto lordo. Qual sarebbe in complesso la perdita cui dovrebbe sottostare lo Stato? Sarebbe di un migliaio di lire per chilometro, e così di 90,000 lire all'anno. Questa ipotesi, come ho detto, è impossibile, perchè nessuno vorrà ammettere che questa linea non abbia a rendere assai più di quello che rende la strada infelicissima di Bra posta nelle condizioni meno acconcie ad un movimento appena considerevole.

Lo Stato adunque non verrebbe a perdere che 90,000 lire all'anno; ma questo sacrificio andrebbe diminuendo ogni anno; aumentando il prodotto, dovrà senza dubbio cessare; ma dato pure che non cessasse subito, cesserebbe inevitabilmente e con grande vantaggio dello Stato in seguito alla buona idea che è venuta alla Commissione, la quale ha pensato che il riscatto della linea si sarebbe potuto eseguire dopo 15 anni. Infatti, se i prodotti rimanessero entro limiti moderati, e se si potesse dopo 15 anni acquistare per parte dello Stato una strada che costa 10 a 12 milioni alle condizioni poste nel capitolato, lo Stato farebbe un buonissimo affare, nessuno ne dubita.

Si consideri poi che questo sacrificio temporario dello Stato sarebbe compensato dal trasporto delle lettere, dal trasporto

dei generi di privativa, e soprattutto dal maggior movimento di affari e di contrattazioni, che renderanno assai maggiori i proventi che si percepiranno dalle tasse sugli affari che formano una delle principali sorgenti del reddito dello Stato.

E in faccia a questi vantaggi non vorremo noi dare un piccolo aiuto a coloro che sarebbero disposti a costrurre una strada come questa, che non costi pure 150 mila lire al chilometro, ne costi 140, 130 mila, e con che profitto? Incassando lire 3800 o 4000 al chilometro, se diamo ascolto agli oppositori. E questo col saggio al quale attualmente sono i capitali? E vogliamo noi credere a queste possibilità?

Evidentemente, o signori, gli aggravi dello Stato quando aiuti questa impresa, utile sotto tanti rapporti, sono assai piccola cosa, ed io credo che il porre ostacoli a che si formi una società per costrurre questa linea sarebbe veramente un atto di cattiva amministrazione.

E se volessi cercare esempi di sacrifizi ai quali lo Stato deve pure assoggettarsi in casi e condizioni ben diverse, e con ben diversa misura, e quando non vi è speranza alcuna di trovare aiuto nello spirito di associazione, e se volessi poscia fare il confronto tra quei casi e questo, dovrei pure conchiudere che sarebbe una vera ingiustizia il far sì che il paese non avesse il beneficio di questa ferrovia.

L'onorevole Susani ha risposto alle osservazioni fatte dall'onorevole Valerio, il quale quasi parlava di questa strada come di un sacrificio che il resto d'Italia debba fare al Piemonte. Io credo che non fosse applicabile il suo ragionamento al caso attuale; qui abbiamo da risolvere una questione amministrativa; bisogna vedere se sia conveniente di fare un piccolo sacrificio da parte dello Stato, e se questo non potrà essere compensato nell'avvenire, se insomma possa credersi un atto di buona amministrazione il dare la sanzione legislativa a questa legge.

Io per me credo che sia un atto di buona amministrazione, specialmente sotto questo punto di vista, che convenga

favorire l'impiego di capitali a buonissime condizioni per lo Stato, condizioni tali che, se consideriamo quelle del pubblico credito, non sarebbe quasi sperabile di averle; poi, perchè sarebbe una specie d'ingratitudine verso i comuni che hanno dato un così nobile esempio di saper usare dello spirito di associazione non venendo in loro aiuto col sanzionare questa legge; questa resistenza che in certo modo si farebbe allo slancio dei comuni e delle provincie sarebbe un precedente il quale potrebbe avere delle conseguenze funeste anche in altri casi, mentre noi abbiamo il dovere di promuovere l'iniziativa comunale e lo spirito di associazione per le opere pubbliche.

Non mi resta che di rispondere ad alcune avvertenze e ad alcuni eccitamenti che mi sono stati fatti dalla Commissione, ed ai quali non aveva forse interamente risposto quando ebbi l'onore d'intervenire nel suo seno.

Io ho accettate le modificazioni al capitolato, poichè mi è sembrato che lo migliorino e nella forma, e, quel che è ancor meglio, in alcune stipulazioni a vantaggio dello Stato; e ne ringrazio anzi la Commissione. Noterò solamente, per quanto riguarda la forma, non per mio scarico, ma per iscarico di chi ha compilato il capitolato, che la compilazione fu fatta sui capitolati precedenti, che la Commissione e l'onorevole relatore conoscono benissimo, e che, quantunque compilati da uomini, non solo illustri, ma preclarissimi, hanno il difetto di avere alcune imperfezioni di redazione; perchè veramente nella redazione delle nostre leggi non possiamo vantare troppo sovente la perfezione della lingua.

Mi fu fatto un eccitamento per ciò che riguarda le strade delle provincie meridionali. A questo io credo di avere risposto presentando quest'oggi il disegno di legge sulla più importante arteria e sulla più desiderata strada d'Italia. Quando verrà in discussione quel disegno di legge, sarà il caso di entrare in questa questione e di rispondere più completamente agli eccitamenti che per qualche interesse più

particolare mi venissero fatti da alcuni degli onorevoli membri di questa Camera.

Opportunamente ha anche osservato la Commissione come fosse desiderabile una nuova legge sull'espropriazione. In quanto a questo io non posso far altro che dichiarare alla Commissione che mi unisco interamente al desiderio da essa manifestato, e che, per quanto sta in me, farò in modo onde una nuova legge sull'espropriazione sia presentata, e sieno tolti quegl'inconvenienti che l'onorevole relatore ha giustamente lamentati.

Intorno ad un altro avvertimento io sono lieto di acconsentire con la Commissione. È giustissimo il desiderio di avere un quadro delle strade secondarie dello Stato, di avere sotto gli occhi il prospetto di tutti i lavori desiderabili delle ferrovie complementari del paese; ciò debb'essere sicuramente di molta utilità, sia per chi presiede ai lavori pubblici del paese, come, e più ancora, per chi amministra le finanze dello Stato. Noterei solo che in faccia ai grandi lavori, ed alle grandi occupazioni che pesano sul dicastero dei lavori pubblici attualmente, io non potrei prendere impegno di presentare troppo presto questo lavoro alla Camera. Solamente assumo l'impegno che mi occuperò il più presto possibile di questa compilazione, che, appena la Camera avrà sospese le sue sedute, sarà mia cura di comporre una Commissione, affinchè vi dia mano immediatamente.

Finalmente io non posso non ammettere la convenienza di adottare dei tipi per le convenzioni di concessione di strade ferrate. Quest'esempio dato da altri paesi è utile che sia applicato tra noi; con esso si abbreviano le contrattazioni, ed è soprattutto utile al ministro, il quale, una volta che un tipo sia fissato, vedrà cessare infinite discussioni e molti perditempi, poichè, quando il tipo è prestabilito, una quantità di piccole questioni è messa fuori di discussione.

Dopo queste brevi dichiarazioni, prego la Camera a voler accettare il disegno di legge come fu presentato dalla Commissione ed accettato dal Ministero.

**All'onorevole Valerio per pregarlo di non insistere nella proposta fatta d'invitare il Governo a trattare coi richiedenti la concessione sulla base di segnare un *minimum* al compenso attribuito al Governo per l'esercizio:**

Io prego l'onorevole Valerio di osservare la condizione in cui si trova il pubblico credito attualmente, e di giudicare la questione sotto questo punto di vista.

Io sono andato ad una ipotesi possibile, quella della ferrovia di Bra. Ho supposto per un momento quello che sicuramente non può avvenire, che la ferrovia da Bra ad Alessandria dovesse rendere come la ferrovia da Cavallermaggiore a Bra, ed ho dimostrato quale enorme sacrificio farebbero i capitalisti se fosse adottata la legge, e se il reddito rimanesse entro quei limiti.

Ora l'onorevole Valerio dice: un *minimum* per le spese di esercizio sia riservato allo Stato. Sicuramente per essere coerente a questo sistema, l'onorevole Valerio vorrà che il *minimum* sia fissato sopra basi ragionevoli. Dunque esclude intieramente il mio sistema, che io dichiaro francamente alla Camera esser questo, che bisogna sottometterci a sacrifizi che possono portare un onere allo Stato per alcuni anni, ma che dopo poco tempo saranno compensati, sicchè lo Stato non avrà fatto che alcune tenue anticipazioni, e, quello che meglio monta, avrà dotata, mediante questi piccoli sacrifizi, di una buona strada ferrata una parte importante del regno.

Io dico francamente all'onorevole Valerio che è mia convinzione che i capitalisti non accetteranno questa condizione. Io so che molte volte i capitalisti ragionano a loro

modo; non serve dir loro: la strada è buona, verranno poi i compensi. Se facendo il confronto con una linea vicina essi vedono che nei primi anni il loro capitale produrrà soltanto il due o il tre per cento, come si potranno collocare le loro azioni? Questo è impossibile.

Lasciate dunque che i capitali trovino la possibilità di impiegarsi in questa speculazione, lasciate anche che lo Stato corra per i primi anni il pericolo di essere sottoposto a qualche sacrificio, se avrete, come l'ho io, e spero che l'avrà anche la Camera, se avrete la convinzione che i benefizi diretti che avrà la ferrovia dallo sviluppo del suo movimento od i benefizi indiretti che ne ricaverà lo Stato dalla costruzione di essa, compenseranno le finanze dei sacrifizi che avrà sopportati.

Votate, o signori, questo disegno di legge: in caso diverso, io lo dichiaro francamente, l'adozione dell'ordine del giorno quale fu proposto dall'onorevole Valerio, siccome naturalmente sarebbe inammessibile nella sua pratica esecuzione, avrebbe per conseguenza di rendere impossibile la formazione di una compagnia, epperciò renderebbe nullo e di niun effetto questo disegno di legge.

**La proposta dell'onorevole Valerio è respinta e la Camera passa alla discussione degli articoli.**

**Seduta del 17 giugno 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'onorevole Sineo il quale proponeva che, nel caso di costruzione di una ferrovia diretta da Milano a Cuneo, fosse concesso il passaggio alle locomotive della Società concessionaria di quella linea sul tronco da Alba a Cavallermaggiore con quei compensi che potrebbero essere dal Governo arbitrati nella proporzione della spesa fatta per la costruzione di quel tronco.**

VERAMENTE io credo che i dubbi sollevati dall'onorevole Sineo non sussistano. Riguardo alle linee parallele non vi è soltanto l'atto di concessione che provvede, ma v'è anche la legge sulle opere pubbliche. Questa legge, alla quale si sono i concessionari soggetti, toglie qualunque dubbio a questo proposito, per modo che se le linee non corrono parallele alla distanza prevista dal capitolato, non sono minimamente vietate.

Quanto all'ultima proposta dell'onorevole Sineo, il quale voleva assoggettare (se tale è il suo emendamento, che ho letto così di volo) i concessionari della linea da Bra ad Alessandria a ricevere i convogli che provenissero da altra linea, per esempio, dalla linea da lui indicata da Milano a Cuneo, i quali convogli giungendo da Asti ad Alba, dovrebbero necessariamente percorrere il tronco da Alba a Bra per avviarsi poscia a Fossano, quanto a questa questione è in parte risolta dalla legge sulle opere pubbliche.

Veda l'onorevole Sineo l'articolo 229 della legge sulle opere pubbliche, ove è detto sotto quali condizioni si possano eseguire le diramazioni, e come debbano regolarsi i rapporti fra i diversi concessionari pel servizio cumulativo.

Questi casi sono dunque previsti, e nessuno dei dubbi messi avanti dall'onorevole Sineo rimane senza la sua soluzione.

Ma l'onorevole Sineo poi deve riflettere che, se egli intende d'introdurre nell'atto di concessione una stipulazione qualsiasi che importi un aggravio ai concessionari, come sarebbe quello che li assoggetterebbe ad un arbitrato del Governo, e che non fu oggetto delle contrattazioni precedenti, evidentemente questo patto altererebbe la convenzione, ed il Governo non lo potrebbe accettare perchè non è necessario, ed i concessionari avrebbero il diritto di ricusarlo, perchè non fu convenuto.

Non essendovi dunque dubbio alcuno che succedano quei pericoli ai quali vuole riparare l'onorevole Sineo, io lo prego, come lo pregava l'onorevole Susani, a voler ritirare anche questo suo emendamento.

**Sullo stesso argomento all'onorevole Sineo:**

Se l'onorevole Sineo intende che io gli dichiari quali ostacoli si opporrebbero alla costruzione di una strada che da Asti giungesse ad Alba, poi di un altro tronco da Bra a Fossano, io dico che la legge non pone impedimento alla costruzione di questi tronchi.

Se l'onorevole Sineo poi intende che io gli dichiari quali saranno le conseguenze della costruzione di questi due tronchi, e se i concessionari della linea da Bra ad Alessandria saranno obbligati a ricevere i convogli a condizioni eccezionali non contemplate dalla legge, io dico che senza un patto esplicito i concessionari di detta linea non possono esservi obbligati.

I patti che dovranno stabilire le condizioni del percorso sul tronco che riceverà questo transito dovranno essere stabiliti secondo la legge comune che regola questa materia.

Ma bisogna che l'onorevole Sineo spieghi bene la sua idea. Questa linea, secondo lui, deve andare direttamente

da Asti a Fossano, o non far altro che attraversare la linea attualmente in discussione?

In questo secondo caso io dico che la strada da Asti a Fossano può farsi, e che nessun ostacolo vi è frapposto dalla linea attuale...

**Sineo.** Mi basta! mi basta!

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici*... ed i convogli potranno direttamente percorrere la linea, osservate le prescrizioni della legge; ma se questa linea deve avere un certo percorso comune con quella che stiamo discutendo, evidentemente bisogna che pel tratto comune, come in generale pel servizio cumulativo, vi sia una convenzione in cui sieno regolati i rapporti delle due Società.

**Presidente.** Il deputato Sineo si accontenta di queste spiegazioni?

**Sineo.** Accetto la dichiarazione che in questo modo non viene impedita la costruzione di una strada che attraversi quella che attualmente si concede.

**Sul seguente ordine del giorno proposto dagli onorevoli Briganti-Bellini, Luzi, Coppino, De Blasiis, Salvagnoli, Pantaleoni e Matteo Ricci:**

La Camera invita il Ministero a volere adoperarsi perchè in ogni caso diventi possibile a chi voglia costruire strade ferrate per proprio conto, senza garanzia ed a parità di condizioni a quelle dell'attuale concessione, di poter farle esercire contro la cessione del 50 per cento del reddito lordo, e passa all'ordine del giorno.

Quando la Commissione ebbe la gentilezza di chiamarmi nel suo seno, mi si fece il quesito, se il Ministero sarebbe stato disposto ad usare lo stesso trattamento in casi identici a quello pel quale si è proposto che lo Stato assumesse l'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo. Credo che a tale domanda nessuno potesse dare una risposta negativa;

in fatto d'opere pubbliche si deve usare giustizia come in qualunque atto del Governo.

Ciò che era creduto giusto nel caso concreto non potevasi dal Ministero credere ingiusto in casi identici. Ho dunque risposto alla Commissione che il ministro non aveva difficoltà a dichiarare che, a parità di caso, avrebbe seguito le stesse norme, lo stesso sistema, lo stesso trattamento.

Ma questo, prego la Camera di notarlo, ha dichiarato che non debb'essere un impegno assoluto; il Ministero si impegna d'adoperarsi perchè lo stesso trattamento sia usato dappertutto, ma non si è nè punto nè poco impegnato ad imporre questa condizione ai concessionari di strade ferrate dell'Italia meridionale, nè d'altra parte dello Stato. Se così si facesse, o signori, si farebbe cosa di niuna utilità pratica, che sarebbe un vincolo inutile per il Ministero; vincolo che non sarebbe nemmeno assoluto, inquantochè, quando si fosse presentato il caso di una concessione, nella quale non fosse stato possibile di ottenere quel patto, questa deve presentarsi alla Camera e venire approvata per legge, ed ancora che l'ordine del giorno fosse un vero articolo di legge, con la legge che approva la concessione posteriore questo ostacolo sarebbe rimosso. Dunque ritenga bene l'onorevole Valerio, e ritenga la Camera che il Ministero ha accettato l'ordine del giorno come la espressione di una regola di buona amministrazione e di naturale equità da applicarsi quando fosse possibile ed a parità di casi, ma non poteva assumere senza pregiudicio dello Stato un obbligo più esteso.

Dirò anche una parola all'onorevole Valerio il quale diceva che questa linea è tale che l'interesse dello Stato c'entra per nulla, che quindi qualunque caso si presenti di una linea secondaria il Ministero si troverà nella condizione di dover obbligare i concessionari delle arterie principali ad assumere l'esercizio al 50 per cento sul prodotto brutto, oppure ad assumere esso stesso l'esercizio con aggravi nell'un caso e nell'altro incomportabili.

Io ho già avuto l'onore di dire che in questa parte dissento dall'onorevole Valerio, imperocchè, se questa linea fosse affatto secondaria, se fosse una linea in cui nulla di generale interesse potesse ravvisarsi, io non l'avrei nemmeno compresa nelle disposizioni di questo ordine del giorno.

Non essendovi adunque impegno assoluto da parte del Governo, non trattandosi che di una massima di equa amministrazione, io credo che non vi sia nessun male a che quest'ordine del giorno sia adottato dalla Camera.

**All'onorevole Costa Antonio il quale domandava se nell'applicazione di siffatta massima rimarrebbe esclusa la Sardegna:**

Io non ho escluso nessuna parte dello Stato per l'applicazione di questa massima, ho detto solamente che non eravi impegno assoluto, che il Ministero non aveva altro obbligo che di adoperarsi, là dove la regola proposta in questo ordine del giorno avrebbe probabilità di utile esecuzione; dimodochè, se nelle provincie meridionali, quando si concede una linea principale, si potrà convenire coi concessionari che si assumano l'obbligo di esercitare la tale o tale altra determinata diramazione col corrispettivo del 50 per cento del prodotto brutto, il Ministero si adoprerà per far accettare questa condizione, purchè, ben inteso, non rechi incaglio all'esecuzione della linea principale. Siccome poi ogni concessione di questa natura deve essere fatta per legge, il Ministero presentandone il progetto alla Camera dirà i motivi per cui avrà creduto di attenersi a questo o ad altro sistema.

Insomma l'ordine del giorno è accettato dal Ministero soltanto come una raccomandazione, non mai come un impegno assoluto, e soltanto come una norma da seguirsi per quanto le circostanze e gl'interessi generali del paese la rendano conveniente e possibile.

**All'onorevole Valerio ancora sul significato di tale ordine del giorno:**

PREGO l'onorevole Valerio di osservare che io non ho mai interpretato l'ordine del giorno in modo che dovesse significare nulla. Ho anzi chiaramente espressa la mia opinione sopra l'ordine del giorno in questo senso, che io lo riteneva come l'espressione di quella giustizia distributiva, dalla quale non debbono mai scostarsi gli atti del Governo. Io ho detto che l'accettava nei limiti del possibile, che l'avrei seguito tutte le volte in cui praticamente, a condizioni eguali, si sarebbe potuto applicare, e credo che, laddove il Governo altrimenti facesse, farebbe atto non solo d'improvvida amministrazione, ma ingiusto; e come tale degno della più severa riprovazione.

**L'ordine del giorno è poi dalla Camera approvato.**

**Il disegno di legge fu approvato a scrutinio segreto in questa stessa seduta (Voti favorevoli 129, contrari 95). — Adottato dal Senato del Regno l'8 luglio.**

**(Legge 10 luglio 1862, n. 702).**

## Istituzione delle Casse di depositi e prestiti

**Nella seduta del 17 giugno 1861 l'onorevole Bastogi, ministro delle finanze, aveva presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge per istituire Casse di depositi e prestiti nelle principali città del Regno; esaminato dalla Commissione composta dei deputati Di San Donato, Bonghi, Cassinis, Depretis, De Filippo, Mari, Colombani, Sanguinetti e Vegezzi Saverio relatore, fu da quest'ultimo presentata alla Camera la relazione il 14 giugno 1862. — All'onorevole Bastogi era succeduto il 8 marzo 1862 l'onorevole Sella nel Ministero delle finanze.**

### CAMERA DEI DEPUTATI

#### 1ª Seduta del 4 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**In principio della discussione l'onorevole Sella, ministro delle finanze, dichiarò accettare il disegno di legge quale era modificato radicalmente dalla Commissione. — Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, in difesa del disegno di legge proposto dalla Commissione, della quale aveva fatto parte prima di entrare nel Ministero.**

Io prego la Camera di permettermi alcune considerazioni su questo disegno di legge del quale ebbi occasione di occuparmi in modo particolare, avendo fatto parte della Commissione incaricata di esaminarlo.

Io riconosco che questa è legge della massima importanza; ed io, e per aver fatto parte per lunghi anni della Commissione di vigilanza istituita nelle antiche provincie

del regno, e per avere appartenuto alle amministrazioni comunali e provinciali per oltre vent'anni, ed ancor più oggigiorno per i bisogni che mi sono fatti palesi dalle varie provincie del regno, dichiaro alla Camera che riterrei come una vera calamità, se il progetto sottoposto alle sue deliberazioni non venisse approvato.

Sta bene che bisogna esaminarlo maturamente, che non bisogna con esso riconsacrare l'accentramento amministrativo, al quale siamo tutti avversi; ma soprattutto bisogna trovar modo perchè questa istituzione benefica, che da lunghi anni fa così buona prova nel vecchio Piemonte, possa estendere i suoi benefici effetti a tutta l'Italia.

E se non si fosse incontrato un ostacolo insuperabile nella legge a realizzare il desiderio dell'onorevole Nisco, e, cioè, la Cassa dei depositi avesse senz'altro potuto estendere la sua sfera d'azione a tutte le parti del regno, questo sarebbe stato un grandissimo vantaggio che tutte le provincie, e specialmente le meridionali, avrebbero ottenuto, potendo contrarre prestiti a quelle miti e favorevoli condizioni, alle quali possono farsi dalla Cassa dei depositi, e cogl'imprestiti dar mano alle opere pubbliche; ma disgraziatamente, e mi spiace dover contraddire l'opinione dell'onorevole Nisco, disgraziatamente, esaminata la questione, e sentito anche, per quanto io credo, il Consiglio di Stato, si è riconosciuto che non si poteva senza una nuova legge estendere il cerchio legale delle operazioni della Cassa.

Soltanto il commissario straordinario delle Marche, durante il suo Governo, estese con un decreto l'azione della Cassa dei depositi anche a quelle provincie, ed esse hanno già cominciato a godere del vantaggio di quest'istituzione.

E qui permetta la Camera che io le esponga alcune considerazioni su quello che si è detto dell'origine della Cassa, essere, cioè, una delle importazioni francesi, che bisogna esaminare a fondo prima di ammettere e di dare loro cittadinanza italiana.

Veramente io convengo che il primo pensiero della istituzione di queste Casse nacque in Francia, ma non tanto recentemente, come suppose l'onorevole Nisco. L'origine delle Casse di depositi è anteriore alla Cassa di amministrazione che ebbe luogo in Francia al principio del primo impero.

L' idea della Cassa dei depositi ebbe invece origine in Francia sotto Enrico III nel 1578; fu allora che per rimediare allo sperpero dei depositi giudiziari furono instituiti i ricevitori ed i preposti dei depositi e delle consegnazioni.

La istituzione sofferse molte peripezie: incorse nei difetti e subì i pregiudizi finanziari dell'epoca, e fu dovuta alla rivoluzione francese la creazione di quei principii fondamentali che poi sanzionati dal primo impero, con la fondazione delle Casse di ammortizzazione alle quali era anche unita l'amministrazione dei depositi e delle consegnazioni, la ressero per molti anni e la reggono ancora nel Belgio.

Però l'assetto veramente normale della Cassa fu stabilito nel 1816 con l'articolo 110 e seguenti della legge finanziaria di quell'anno e con le ordinanze di quell'anno che fissarono l'organismo amministrativo della Cassa.

E qui giova notare che, se voi confrontate la Cassa dei depositi e prestiti dell'antico regno subalpino con la Cassa istituita in Francia, voi troverete delle differenze radicalissime.

Infatti nelle antiche provincie del regno questa Cassa nacque nell'anno 1840 e sapete con che titolo? Sotto il titolo di *Cassa dei depositi per lavori di pubblica utilità.*

Era la formazione d'un consorzio tra i comuni e le provincie, consorzio nel quale mettevansi in comune i fondi comunali e provinciali: sui primi solamente si corrispondeva un modico interesse, e questi fondi dati in deposito alla Cassa erano poi distribuiti a titolo di prestito ai comuni ed alle provincie che avevano delle opere da eseguire dal Governo giudicate degne di essere sussidiate e promosse.

Questa Cassa, anche coi soli proventi che quelle leggi le consentivano e che consistevano quasi esclusivamente in fondi comunali sopravanzati, ha potuto dar mezzi per eseguire moltissimi lavori pubblici, e sino d'allora fece grandissimo bene al paese.

Venne il Governo libero e naturalmente i comuni acquistarono libertà d'azione, e vollero più largamente provvedere ai propri bisogni. La risorsa dei fondi comunali, che formava il principale introito della Cassa, cessò e andò gradatamente diminuendo. Era d'uopo ordinare su nuove basi la Cassa e procurarle altri elementi di vita.

Con la legge del 1850 fu fondata la Cassa di depositi e prestiti come si conveniva ad un paese libero. Però furono imitate alcune delle disposizioni già vigenti in Francia e nel Belgio, e fra esse quella che la sottopone al controllo del Parlamento, ma, notatelo bene, o signori, la Cassa ritenne il primitivo suo carattere quanto alla erogazione dei suoi fondi. Così noi troviamo questa singolare differenza che mentre la Cassa dei depositi e delle consegnazioni in Francia, come si rileva dai suoi ultimi rendiconti, ha un complesso di operazioni che va fino a settecento e più milioni, poco più del ventesimo di questa somma trovasi impiegato in imprestiti per opere pubbliche ed a beneficio dei comuni, e il resto è quasi interamente investito in rendite pubbliche ed in valori industriali. Quindi mentre la Cassa di depositi e prestiti ebbe in Piemonte uno scopo d'utilità pratica e sicura, sottratta a tutte le vicissitudini della politica, a tutte le fluttuazioni del credito, la Cassa dei depositi e delle consegnazioni in Francia era uno strumento di azione pel Governo, è vero, ma principalmente mirava ad immobilizzare una grande quantità di rendita pubblica. Essa certo adempie uffizi utilissimi che non occorre enumerare, ma la funzione sociale della Cassa dei depositi qual venne istituita nelle vecchie provincie, mi si permetta di dirlo, è assai più utile, assai più efficace a promuovere la prosperità dello

Stato. Dopo la legge del 1850, le sorgenti dalle quali la Cassa ritraeva cessavano per mutate condizioni politiche, ma altre furono procacciate, e fra esse la prima e più abbondante fu quella delle surrogazioni militari.

Noti la Camera che al 1° gennaio 1862 i fondi coi quali la Cassa faceva le sue operazioni provenivano per dodici parti su quindici dalle amministrazioni militari e specialmente dalle surrogazioni. Chiamo l'attenzione della Camera su questo punto, perchè è sostanziale per risolvere la controversia ed anche per determinare il modo secondo il quale è possibile di far funzionare lodevolmente la Cassa.

Detto questo sulla origine e sulla indole speciale della Cassa, la quale non è per nulla una imitazione della Francia, gioverà che esaminiamo in che modo questa istituzione può funzionare e se veramente ci sono gli inconvenienti dell'accentramento che sono stati lamentati, o se ci sarebbe via, discentrandola in varie parti, di provvedere in modo egualmente utile ai bisogni pei quali è consacrata.

Io lascierò in disparte tutto quello che si riferisce agli istituti di credito ed al confronto che si fa della Cassa con essi, che non è punto applicabile al caso attuale (me lo perdoni l'onorevole Nisco): questo, se così si vuol chiamare, è un Banco di credito, ma che, a differenza di tutti gli altri, limita il suo credito ad alcune persone morali, ai comuni, alle provincie e alle opere pie. Non lo possiamo confondere con gli altri istituti di credito, anche per la destinazione dei prestiti che fa questa Cassa, limitandosi quasi esclusivamente a quelli che riguardano opere pubbliche, cosa che non è negli istituti di credito. Altra differenza: la Cassa è posta sotto la salvaguardia della fede pubblica, è assicurata dalla guarentigia della nazione, ed è ordinata in modo che mai la fiducia del paese le possa venir meno, senza di che questa istituzione ben presto cadrebbe.

Le sue operazioni devono procedere guardinghe, limitate, lontane da ogni rischio e da ogni complicazione mercantile;

le sue operazioni debbono essere semplici e sicure. Invece gli istituti di credito debbono moltiplicare e variare le loro operazioni, e questo è il principale loro distintivo e il più proficuo loro modo d'esistere, perciò io veggo una tale separazione, una tale differenza fra gli ordinari istituti di credito e la Cassa di depositi, che sicuramente il confronto non regge, come non regge il confronto col Banco di Napoli, il quale non fa operazioni che siano identiche a quelle alle quali è destinata la Cassa.

Quello che dico del Banco di Napoli si riferisce anche alle altre istituzioni di credito esistenti in Italia, le quali faranno alcune operazioni simili, ma non mai identiche a quelle alle quali è chiamata la Cassa dei depositi e prestiti.

Ora, vediamo in qual modo si può estendere questa istituzione a tutta Italia. Che giovi estenderla, mi pare che non sia disputabile: evvi una tale quantità di opere pubbliche comunali e provinciali da farsi in tutta Italia, che nessuno oserà mettere in dubbio che sia utile di estendere a tutta Italia questa Banca di credito pei comuni e per le provincie, onde potere più facilmente, e col minore aggravio dei contribuenti, affrettare la costruzione delle opere di cui abbisognano.

Su questo adunque non vi può essere questione. Vediamo pertanto come possa meglio funzionare la Cassa. Io dichiaro alla Camera, e questo in via di fatto, certamente non per toccare il merito della questione, che mi sono fatto scrupolo d'interrogare su questo punto le persone che ho credute le più competenti, i più provetti amministratori della Cassa, alcuni fra i personaggi distintissimi che hanno amministrato con bastante successo le finanze dello Stato, e, dico la verità, tra le persone che ho creduto d'interrogare non c'è stato uno che abbia manifestato il menomo dubbio sulla convenienza di mantenere un'amministrazione unica della Cassa. Tutti hanno riconosciuto questa necessità, la quale del resto io credo si possa agevolmente dimostrare.

Vediamo prima di tutto in che cosa consistano le principali operazioni della Cassa. Esse consistono nei depositi che si ricevono da una parte, nei prestiti che si fanno dall'altra. La differenza di saggio costituisce il guadagno della Cassa. Nei depositi ci sono naturalmente i depositi giudiziari per una somma ragguardevole, ma non ne formano l'introito principale; sono anche i depositi amministrativi, quelli per espropriazioni, più le malleverie, poi ancora una parte dei fondi comunali; tengono il primo posto le surrogazioni e i fondi delle amministrazioni militari. In Francia la dotazione dell'armata rappresenta una somma di 100 a 170 milioni; da noi, quando avremo l'esercito interamente organizzato, quando la legge sulla leva funzionerà per tutta Italia, l'ammontare delle surrogazioni rappresenterà una somma cospicua. E notate che questa somma ha questo di particolare che si restituisce dopo un'epoca determinata in molte quote determinate.

Non c'è il pericolo per la Cassa d'improvvise domande, d'immediate restituzioni, per modo che la Cassa possa essere soggetta a quei colpi, ad uno di quegli inconvenienti cui spesse volte sono soggetti gli istituti del pubblico credito. No; è un'amministrazione che va regolarmente, anche nei momenti di crise, per modo che si possono pigliare questi fondi, convertirli in prestiti ai comuni, realizzare molti vantaggi, lasciare ai comuni comode more alla restituzione, insomma fare prestiti a condizioni vantaggiose pei comuni, pei depositanti e per lo Stato.

Ora, per incassare i depositi evvi veramente pericolo d'accentramento, facendoli eseguire in una Cassa unica? Non ci è punto questo pericolo. Chi ha esaminato, anche di corsa, la legge attualmente in vigore nelle vecchie provincie sulla Cassa dei depositi e prestiti, chi conosce anche solo superficialmente, in che modo si fanno i depositi, vedrà che i depositi si fanno nel proprio circondario senza quasi muoversi di posto, senza spesa, senza disturbo, perchè l'am-

ministrazione della Cassa ha per suoi impiegati i cassieri, i tesorieri, i prefetti, i sotto-prefetti. Il versamento è una operazione di ordinaria amministrazione; quanto ai depositi non può esservi questione d'accentramento. Soltanto per i titoli che si depositano occorrono precauzioni speciali. I depositi, si sa, sono di due sorta: titoli e denari. Ora, per i depositi di titoli, siccome devono essere conservati e custoditi e restituiti poi al depositante, siccome alle rispettive scadenze bisogna che la Cassa riscuota gli interessi, prelevando un modico profitto per i titoli, è necessario che vi sia non uno, ma più uffici: e così dappertutto, dove evvi una direzione del debito pubblico, vi sarà una direzione della Cassa che custodirà i titoli di rendita e i valori industriali che vengono depositati alla Cassa; e poichè è pur d'uopo che all'amministrazione centrale non pervengano che pratiche regolari e mature, sta bene che presso le direzioni siavi una Commissione anche per l'esame preliminare delle domande di prestito.

Del resto anche pei prestiti, o signori, sappiamo tutti che cominciando dal più piccolo comune dello Stato, e venendo alla più vasta provincia, per fare la domanda di un prestito, il corpo morale, dopo presa la sua deliberazione, deve farla sanzionare dall'autorità competente, e poi le pratiche si compiono direi quasi da sè. Ma le varie concessioni di prestiti bisogna che siano decretate da un'autorità unica, diversamente tutto sarebbe disordine; ma per chi fa la domanda del prestito non occorre alcuna spesa, il più piccolo disturbo, ed il prestito si realizza dall'ultimo comune nel proprio circondario senza il minimo inconveniente.

Veniamo praticamente ad analizzare l'operazione di un prestito.

Se è un comune che vuol farlo, debbe deliberarsi dal Consiglio comunale: questa deliberazione a termini di legge debbe essere approvata dalla deputazione provinciale, ed esaminata quindi dalla Commissione permanente dei prestiti,

quindi è decretata dal Ministero. Per facilitare l'esame di queste domande, per impedire che queste domande facciano una strada inutile alla sede del Governo centrale si è stabilito, ed io credo molto acconciamente, dalla Commissione, che in alcuni dei centri principali dello Stato, dappertutto dove appunto vi è una direzione del debito pubblico ed un centro per i depositi di titoli, vi sia anche una Commissione permanente, la quale toglie di mezzo ogni dubbio sul punto se le domande siano perfettamente regolari e conformi alla legge.

In questo caso adunque una volta fatta la domanda del prestito per parte del comune, una volta accertato che la prescrizione delle leggi che regolano il modo secondo il quale la domanda del prestito debba essere fatta sono state osservate, questa domanda perviene al Ministero, il quale, naturalmente, se non avesse una Commissione permanente al suo lato, dovrebbe nominare alcuni impiegati, dovrebbe nominare non so, sotto qualsivoglia forma, una Commissione di vigilanza, un Consesso, il quale considerando tutti i bisogni e tutte le risorse, e valutando i bisogni più urgenti e meritevoli di preferenza, pronunzi un parere ponderato ed illuminato sul da farsi.

Perchè, voi dovete notarlo, o signori, esaminando i prestiti l'amministrazione centrale deve seguire determinate norme, essa non deve ripartire i benefizi alla cieca, nè col pericolo di seguitare norme contraddittorie, come avverrebbe seguitando il sistema dell'onorevole Allievi, che mi pare pochi dovrebbero seguitare, dappoichè nemmeno il progetto del Ministero precedente aveva qualche cosa di simile.

L'onorevole Allievi diceva: quando si tratta di autonomia la voglio completa, ed ha perfettamente ragione, ed in questo caso il suo sistema funzionerebbe egregiamente; ma non in un sistema unitario, e dove le risorse della Cassa non si possono escludere.

Dove sono introiti che provengono da fonte necessariamente sottoposta alla vigilanza del Governo è impossibile che il Governo non ne regoli l'impiego con norme uniformi. Altrimenti avverrebbe che in una provincia si accordasse un prestito per costrurre un campanile, mentre non ci sono strade, ed in un'altra provincia si comperasse un palazzo, mentre mancano gli acquedotti.

Siccome adunque è indispensabile di seguitare norme uniformi, onde ottenere che questi benefizi che derivano dalla Cassa siano equamente distribuiti in tutte le parti dello Stato; siccome quest'esame non può farsi che dall'amministrazione centrale, quando voi avrete prescritto che in alcuni centri principali dello Stato succedano quelle deliberazioni preliminari intese a far sì che gli atti siano compilati regolarmente e in conformità di legge, io non vedo che ci sia bisogno d'altri incumbenti o d'altre complicazioni nelle ruote dell'amministrazione.

Ho chiamato l'attenzione della Camera più specialmente sulla principale risorsa di queste Casse, perchè è su questo punto che io credo che s'incontrerebbe un ostacolo insuperabile, se si volesse adottare il sistema della moltiplicità delle Casse.

La risorsa principale delle Casse qual'è? La surrogazione militare e i fondi delle amministrazioni militari. Ora, è egli possibile il ripartire il prezzo delle surrogazioni militari in tutte le Casse egualmente? Non è possibile. Tutti sanno che le surrogazioni militari si versano alla Cassa per conto dell'amministrazione centrale della guerra, tutti sanno che è l'amministrazione della guerra che regola i rapporti tra il surrogato e la Cassa dei depositi, e che ripartisce il premio e l'interesse, convertendolo in un aumento di paga. I rapporti adunque con la Cassa non possono stabilirsi altrimenti che direttamente tra l'amministrazione centrale delle finanze e l'amministrazione centrale della guerra; e ciò per mille ragioni, o signori, e perchè le contabilità dei corpi non

potrebbero procedere bene se diversamente si facesse, e perchè i fondi dell'amministrazione militare non potrebbero essere versati in diverse Casse nello stesso tempo, e perchè i reggimenti non si possono reclutare d'individui appartenenti tutti ad una provincia o ad un'altra, e per altri simili motivi.

Per queste ragioni è impossibile, se non si vuol togliere alla Cassa il suo introito principale, di togliere al ministro delle finanze la suprema amministrazione della medesima, la valutazione complessiva di tutte le sue risorse, l'apprezzamento dei vari bisogni manifestati dalle domande di prestiti, e il giudicio di distribuzione degli imprestiti secondo norme logicamente prestabilite.

Tutto questo è appunto previsto nel disegno di legge, e per me non vedrei possibilità di far la cosa diversamente.

Quando ci fossero diverse Casse nelle diverse parti dello Stato, esse non avrebbero eguale guadagno. Un guadagno, per esempio, delle Casse è sul deposito di cedole per parte degli appaltatori di opere pubbliche.

Da pochi anni a questa parte, con lo sviluppo che hanno preso le opere e le spese pubbliche, da un milione circa di di rendita depositata, valor nominale, si arriva oggi a sedici milioni, c'è un movimento annuo di molti milioni in rendite che si depositano appunto da intraprenditori di opere pubbliche e da altri contraenti con lo Stato.

Su queste rendite la Cassa fa un profitto molto considerevole, perchè si paga, e la Cassa non ha che a fare le operazioni di contabilità, di registrazione.

Questa principale risorsa dunque non andrebbe a ripartirsi egualmente sulle diverse Casse dello Stato, ma sarebbe concentrata in un luogo solo.

Le amministrazioni militari, che, come ho detto, pagheranno i $^{12}/_{15}$ delle risorse della Cassa, non possono conservare i loro rapporti che con l'amministrazione centrale dello Stato.

È dunque indispensabile una vigilanza superiore ed unica, un'amministrazione complessiva e comprensiva di tutti i proventi della Cassa e di tutti i bisogni ai quali con essi si può provvedere.

Allora a che cosa servirebbero queste diverse Casse? A niente altro, o signori, che ad avere una complicazione burocratica. Man mano che una Cassa avesse bisogni superiori alle sue risorse si rivolgerebbe alle altre amministrazioni.

E poi sapete che cosa avverrà? Quando vi sono amministrazioni separate, localizzate, siatene sicuri, è assai difficile impedire che non s'inclini a beneficare il proprio raggio di ordinaria amministrazione. Poi facilmente nascono gelosie e preferenze tra un'amministrazione e l'altra; quindi conflitti, eppoi il disordine.

Credetelo, o signori, io ritengo che, almeno in quest'amministrazione, sarebbe un errore fatale, se si sottraesse l'amministrazione delle Casse dei depositi all'ingerenza superiore e diretta di un solo centro presso il ministro delle finanze.

Poi, oltre i guadagni, che, come ho detto, sono diversi, vi sono anche altre risorse.

Le malleverie dei contabili sono un altro ramo di reddito per la Cassa.

Volete voi ritenere che le malleverie dei contabili si presteranno indistintamente in tutte le parti dello Stato, nella stessa misura, nella stessa proporzione in tutte le provincie, in tutti i circoli che voi stabilirete? No, non saranno nella stessa proporzione. Vi sarà dove più, dove meno. E guardate bene che vi sarà sempre una grandissima sproporzione tra i mezzi di queste diverse Casse ed i bisogni delle diverse parti dello Stato dove si vogliono stabilire. Poi, o signori, l'esperienza deve anche valutarsi qualche cosa.

Noi abbiamo avuto una Cassa unica nel piccolo Piemonte. Ora la Sardegna provava ben tutti gli inconvenienti dello

accentramento amministrativo con la terraferma? Ma io domando ai deputati della Sardegna, se essi abbiano mai trovato in pratica qualche inconveniente a che la Cassa dei depositi fosse una sola, e se non fu anzi un benefizio che se ne fosse fatta una sola; poichè, ove se ne fosse creata una per la Sardegna, questa non sarebbe certo riescita a produrre che una piccola parte di quel tanto di bene che ha fatto la Cassa centrale.

Io debbo dire ancora che quest'amministrazione, per il modo in cui procedette nelle antiche provincie del regno, ottenne elogi da tutti coloro che hanno potuto conoscerne gli andamenti.

Signori, la questione del personale è una questione assai grave. Quando voi avete un'amministrazione che funziona perfettamente; quando avete un impianto nel quale sono uomini che hanno diretto egregiamente un difficile e delicato servizio per molti anni di seguito, andate adagio prima di scomporre questa macchina ben ordinata, e non crediate di trovare facilmente il modo di comporre tante nuove amministrazioni da trasportarsi in altre parti del regno. Invece se estenderete l'azione di un'amministrazione già bene ordinata, già provata, perfettamente conscia del ramo che amministra, non ne avverrà che bene.

Io dico francamente alla Camera: approvando il disegno di legge quale fu proposto dalla Commissione e dal Ministero, col quale si viene ad estendere con quel maggiore discentramento, se così vuol chiamarsi, che è compatibile con la natura dei servizi affidati alla Cassa, ampliando la Cassa stessa, ma conservando la sua organizzazione attuale, che l'esperienza ha dimostrato ottima, io sono certissimo che la Cassa s'impianterà in tutte le parti d'Italia, e funzionerà egregiamente. Che se invece la Camera venisse nella determinazione di fondare tante amministrazioni autonome e diverse fra loro, e volesse quindi piantare tante diverse amministrazioni, le quali non procedendo da un centro unico

e da una direzione identica comincieranno a camminare per vie diverse, io dubito moltissimo che queste amministrazioni possano procedere senza che ne avvengano gravi disordini. Vengo infine ad una riflessione la quale deve stare al disopra di ogni altra.

Noi abbiamo bisogno di questa istituzione affinchè i corpi morali, i comuni e le provincie possano procurarsi il più prontamente possibile, i fondi per dar mano alle opere pubbliche. Voi avete un'amministrazione che per il passato ha fatto buona prova, che funziona bene, che, anche estesa, avete nove su dieci gradi di probabilità che funzionerà per eccellenza, ma volete compromettere il servizio gettandovi in un sistema nuovo? Almeno in via di esperimento non volete voi lasciare che questa amministrazione si organizzi e si estenda praticamente come avrebbe voluto l'onorevole Nisco, cioè che cominci a funzionare in tutta l'Italia? Se troverete in seguito degl'inconvenienti, se vedrete che la Cassa non può funzionare, sarete sempre a tempo a proporre delle variazioni, delle modificazioni, ma prima di toccare un'istituzione che funziona bene, credetelo pure, gli uomini pratici vanno molto a rilento, massime quando si tratta di una istituzione di credito.

Signori, si tratta di estendere a tutta Italia, con le modificazioni che sono volute dalle cambiate circostanze, una Banca di credito pei comuni e per le provincie, nell'intento di promuovere le opere pubbliche. Questo istituto, nelle provincie sulle quali adesso si estende la sua azione, produsse molto bene, e tutti ve lo possono attestare: voi potete verificarlo quando il vogliate. Una innovazione radicale, io che conosco l'amministrazione di quella Cassa, lo dico sinceramente, credo in coscienza che comprometterebbe grandemente i benefizi che molte provincie e molte popolazioni d'Italia attendono dall'attuazione e dall'adozione di questo disegno di legge. Io prego quindi la Camera a considerare la cosa principalmente sotto il punto di vista pratico che

io ho indicato, e a voler quindi acconsentire che la Cassa possa estendere su tutto il paese i benefizi che prima ha sparso nelle antiche provincie del regno.

**Seduta del 5 luglio 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Dopo che l'onorevole Crispi si era opposto alla chiusura della discussione sull'articolo 1°, l'onorevole Castellano propose come emendamento un articolo sostitutivo, inteso a far pubblicare in tutto il Regno la legge del 30 giugno 1857 che istituiva nelle antiche provincie la Cassa Depositi e Prestiti, sospendendo intanto ogni discussione sia sul primitivo disegno di legge del Ministero per l'istituzione di parecchie Casse di Depositi e Prestiti, sia su quello della Commissione accettato dal ministro Sella, che avrebbe voluto accentrarne le funzioni in una sola Cassa. L'onorevole Allievi proponeva di sospendere ogni deliberazione per prendere in nuovo esame il progetto. L'onorevole Depretis sostiene la necessità di una pronta determinazione:**

BISOGNA che la Camera mi permetta ancora alcune osservazioni sulla questione che si è agitata ieri.

Si è parlato molto di centralizzazione e di discentramento. Mi permettano coloro che hanno fondato il loro ragionamento sopra questa idea che io dica loro la mia opinione.

Io credo che ci sia stata veramente una confusione di idee nell'uso di quelle parole.

Qui non è questione di centralizzazione o di discentramento: è questione di unificazione, o signori. Il Ministero sostiene il suo progetto perchè crede che le funzioni esercitate dalla Cassa per la sua natura siano tali che non possano essere disimpegnate che dal potere centrale, come dimostrerò in seguito.

Questo è il mio concetto, che a questo punto la questione di centralizzazione non ha più nulla a che fare: e ne volete una prova? In che modo coloro che vogliono il discentramento, ma non vogliono le regioni, in che modo lo intendono? Nel senso di togliere al potere centrale tutta quella ingerenza, tutte quelle attribuzioni che si possono delegare ed esercitare da poteri minori.

Venendo al caso concreto, noi crediamo che si possano senza danno dell'unità e della buona amministrazione far esercitare dalle autorità, o meglio ancora dalle rappresentanze provinciali o locali alcune attribuzioni che spettano al Governo centrale. In questo caso per far prevalere la idea del discentramento siamo d'accordo nel sollevare da questi fastidi il potere centrale, e dare questi incarichi ai poteri provinciali.

Ma è forse qui il caso, o signori? Per nulla.

Col tempo io credo (dico un'opinione personale, di cui non è responsabile il Ministero) che, prevalendo l'idea del discentramento, riassodandosi un po' più il nostro assetto amministrativo, molte delle funzioni, anche relative alla Cassa, le quali si esercitano dalle Commissioni permanenti che adesso si istituiscono in diverse parti d'Italia, anche molte di quelle funzioni che si esercitano in quanto ai depositi, alla loro custodia, all'emissione delle cartelle di credito, potranno benissimo essere esercitate presso le autorità o governative o elettive nelle rispettive provincie. Ma adesso, dico il vero, senza gravi inconvenienti non credo che si potrebbe andare fino a questa misura. Dunque non credo che qui si tratti della questione di accentrare o di discentrare; si tratta di esaminare se le funzioni esercitate dalla Cassa dei depositi siano tali da doversi esercitare dal potere centrale. Qui sta tutto il nodo della questione; perchè nessuno, o signori, vorrà sicuramente sostenere, per amore di discentramento, che si debba discentrare l'armata, la marina, le finanze, l'amministrazione della giustizia, e che so io.

**Crispi**. La giustizia è discentrata.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Domando perdono. Dipende sempre però dal Ministero della giustizia che ne ha l'indirizzo superiore. L'amministrazione della giustizia poi di sua natura ha da essere divisa in varie parti, ma il debito pubblico, può l'onorevole Crispi discentrarlo? Ora io credo di poter dimostrare che questa non è che una parte del debito dello Stato sotto forma speciale. Su questo non havvi il più piccolo dubbio, e sfido a trovarmi un esempio di una Cassa di depositi avente le funzioni di quella che si tratta ora d'istituire, la quale non sia considerata come una parte del debito pubblico dello Stato. Qui dunque non si tratta nè di centralizzazione, nè di assorbimento.

Se c'è una materia nella quale la centralizzazione ha meno che fare, è appunto quella che si riferisce all'amministazione della Cassa dei depositi e prestiti.

Del resto l'onorevole Allievi diceva egregiamente che questa è una questione tutta pratica, e che non si può se non praticamente risolvere. Sono perfettamente d'accordo in questa parte coll'onorevole Allievi, e se avessimo lungo tempo avanti a noi, se potessimo fare una discussione seria e completa, che non si può fare, permetta la Camera che lo dica, se non nell'intima e prolungata discussione della Commissione; se non avessimo, dico, il tempo che stringe ed il bisogno urgente di pubblicare questa legge, io ho pienissima fiducia che dalla discussione non potrebbe che sortire ribattezzato il sistema unificatore, non centralizzatore, adottato dal Governo.

Per dare tuttavia un'idea dell'organismo di questa Cassa, e credendo che il conoscere il modo con cui la Cassa funziona gioverà a dissipare alcuni dubbi che possono essere nell'animo dei deputati che noi vogliamo il discentramento, esaminiamo brevemente in che modo funziona la Cassa.

La Cassa fa due operazioni: depositi e prestiti. Quanto ai depositi, per le disposizioni delle leggi, sappiamo che si fanno

ovunque; la Cassa è obbligata a riceverli, ed ognuno è ammesso a farne.

Questi depositi entrano nel giro dell'amministrazione del Tesoro; naturalmente sono notati a credito della Cassa dei depositi, la quale a sua volta rilascia una cartella ai depositanti: per avvicinare quest'operazione ai depositanti dappertutto dove avvi una direzione del debito pubblico, di cui quest'amministrazione non è che un ramo, ivi può anche spedirsi la cartella di deposito; per modo che tutti i vantaggi che praticamente si possono conseguire nell'avere la quitanza, direi così, definitiva più vicina al depositante, tutti questi vantaggi sono assicurati anche dal disegno ministeriale.

Così il deposito dei titoli: i titoli sono un deposito utile alla Cassa, che non paga interesse e potrebbero benissimo custodirsi anche presso le tesorerie provinciali, ma per maggior garanzia, perchè l'amministrazione sia meglio ordinata, e per dare al pubblico tutte le possibili malleverie, questo deposito di titoli sarà custodito dalle direzioni del debito pubblico che sono sparse in varie parti dello Stato, e che nello stesso modo in cui funzionano per le rendite dello Stato funzioneranno per le Casse dei depositi.

Queste disposizioni mi paiono le più ovvie, le più semplici, le più armoniche con la disciplina attualmente in vigore, e con le norme di amministrazione adottate nello Stato.

Veniamo agli imprestiti: non vi ha nulla di più semplice, poichè sono limitate le persone e gli scopi di questi imprestiti.

Non vi sono che i comuni, le provincie e le opere pie che hanno diritto agli imprestiti della Cassa e per gli scopi determinati dalla legge.

I corpi morali fanno delle deliberazioni, queste deliberazioni ricevono la sanzione stabilita dalla legge, poi devono essere trasmesse all'amministrazione centrale, la quale, misurando tutte le domande, confrontandole coi fondi disponibili, ne decreta la concessione avuto riguardo al merito delle domande e sopra norme stabilite.

Ora questa distribuzione non può farsi che in un centro comune; farla altrove non si potrebbe senza produrre un disordine nell'amministrazione, senza dimenticare tutte le norme di una buona amministrazione.

Ma quanto a coloro che domandano imprestiti, riesce forse di danno l'avere l'amministrazione riunita piuttosto che divisa? Per nulla, signori; chi domanda un imprestito non si muove dal posto; un comune, una provincia, quando ha fatta la sua deliberazione la trasmette nelle vie regolari stabilite dalla legge; se viene accordato l'imprestito, non c'è bisogno di alcun altro atto o controllo, il pagamento si fa dalla rispettiva tesoreria di circondario per modo che, siccome in questa parte tutte le funzioni si fanno sul luogo, ciò equivale al discentramento nel suo più largo significato.

Essendo le cose in questi termini, a che cosa servirebbe, o signori, la divisione della Cassa in più sedi? Tale divisione non può avere che l'utilità di stabilire più vicino ai luoghi d'onde partono le domande, dei consessi che possano conoscere meglio i bisogni ai quali devesi provvedere coll'imprestito.

Ora a questo si provvede con quella Commissione permanente stabilita presso ciascuna direzione del debito pubblico nelle varie parti dello Stato; in questa parte, mi permettano gli onorevoli contraddittori, ed il progetto del Ministero, ed il progetto dell'onorevole Bastogi, e qualsivoglia altro progetto potesse venire adottato, io credo non potrebbe essere nè più semplice, nè migliore di questo.

Consistendo, come ho detto, in questa semplice operazione tutto il meccanismo della Cassa, esaminiamo la questione se possano tuttavia ripartirsi le operazioni della Cassa nelle diverse sue sedi, se cioè gli enti che entrano e formano oggetto dell'amministrazione della Cassa siano di tal natura da potersi amministrare altrove che nella sede dell'amministrazione centrale dello Stato.

Qual'è lo scopo primiero della Cassa, dalla sua origine la più antica sino a noi? Quello di trovare un asilo pei

capitali la cui proprietà sia giuridicamente contestata. La legge ordina il deposito di questi capitali, ma lo Stato ne risponde e ne diventa debitore.

Posteriormente, con una innovazione utilissima e col mezzo appunto della Cassa di deposito, si rese migliore la condizione dei capitali giuridicamente contestati, corrispondendo un qualche interesse. Ora di questa sorta di capitali che entrano a formar parte degl'introiti della Cassa, questi capitali pei quali lo Stato non è solamente mallevadore o fideiussore, ma è debitore principale, lo Stato può spogliarsi del diritto di sopravvegliare al loro impiego, alla loro amministrazione? No, signori, questa è una funzione che essenzialmente appartiene al Governo.

Come ho detto, questi valori di cui lo Stato risponde in faccia agli aventi diritto costituiscono una nuova specie di debito pubblico dello Stato; e, o signori, spezzate pur fin che volete in frazioni amministrative il paese, non riescirete a spezzare nè il debito, nè il credito pubblico dello Stato; questo deve sempre rimaner uno.

Perciò il Governo ha non solamente il diritto, ma il dovere di ingerirsi e di pretendere di potersi ingerire solo nell'amministrazione di questi valori.

Altra sorgente di risorsa per la Cassa sono le malleverie dei contabili e di coloro che contraggono impegni con lo Stato. A che servono le malleverie? Servono ad assicurare l'adempimento degli obblighi assunti con lo Stato.

Ma credete, o signori, che mentre questi capitali servono di garanzia a chi tiene e maneggia denari dello Stato, o alle stipulazioni fatte col Governo centrale, possa lo Stato abbandonarne l'amministrazione ai centri minori ai subcentri, come si chiamarono, oppure ai Consigli provinciali, alle deputazioni provinciali?

Ma non lo può, o signori. Questi valori rappresentano impegni che si legano cogl' interessi generali dello Stato, ed il potere centrale è il solo competénte all'amministrazione

ed alla vigilanza sovr'essi, poichè deve rispondere in nome dello Stato della conservazione di questi valori medesimi.

*Una voce a sinistra.* E le surrogazioni militari?

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Verrò anche a queste: una cosa per volta.

Quanto alle surrogazioni militari, vedano in che condizioni sono i surrogati militari.

La legge determina il prezzo delle surrogazioni militari; obbliga il surrogante a depositare quella somma nella Cassa di depositi; la cartella passa presso l'amministrazione del reggimento, e gl'interessi del deposito sono sborsati direttamente agl'interessati, come aumento di paga, dall'amministrazione della guerra.

Ora io domando se l'onorevole mio collega ministro della guerra consentirebbe a dover trattare, pei fondi che costituiscono la dotazione dell'armata, data la tendenza ad istituire molte amministrazioni autonome, con le amministrazioni dei sub-centri che non fossero sottoposte direttamente all'azione del potere centrale dello Stato.

Io credo che ricuserebbe, e che uno dei primi atti a cui sarebbe tenuto dal suo dovere di tutelare gl'interessi dell'armata, sarebbe, quando non si adottasse il sistema proposto dal Governo e dalla Commissione, quello di presentare immediatamente una legge per fondare una Cassa nella quale fossero impiegati i denari che servono alla dotazione dell'armata, e massime i denari che servono alle surrogazioni militari.

Del resto, o signori il soldato il quale ha questo credito verso lo Stato perceve un interesse moderatissimo, perceve il 4 per cento, quando gl'impieghi del denaro sono ad un saggio molto maggiore. Egli quindi debbe avere almeno la sicurezza del suo credito. È lo Stato che è debitore verso il soldato, è il Governo centrale che deve risponderne, che ha il dovere di vegliare all'impiego di questi fondi.

Volete voi ammettere il principio che poteri secondari, che un sub-centro, che i Consigli provinciali, che dei corpi anche diversi dallo Stato ed aventi una propria esistenza possano avere l'amministrazione di questi fondi? Ma questo sarebbe assurdo. Chi andasse a proporre in Francia di affidare ad amministrazioni all'infuori di quella dello Stato quanto costituisce il cospicuo fondo della dotazione dell'armata, permettetemi di dirlo, quegli farebbe ridere, tanto è cosa inconcepibile.

Così dicasi dei fondi dell'amministrazione militare. I reggimenti depositano l'eccedenza temporanea dei loro fondi nella Cassa dei depositi. Ora vorreste voi che il ministro della guerra consentisse questo deposito a Casse che non siano sotto la diretta azione del Governo?

Per me credo che questi argomenti siano di una certa importanza.

Qui si tratta di funzioni che per la loro natura sono riservate essenzialmente allo Stato, che costituiscono una specie particolare di debito pubblico; e del debito pubblico deve rispondere solo l'amministrazione centrale. Il debito pubblico, come dissi, non si può spezzare in più parti, come non si può spezzare in più parti l'esistenza e l'unità dello Stato.

Farò ancora due riflessioni.

Naturalmente se si dividesse l'amministrazione della Cassa dei depositi e dei prestiti, crescono le spese. Ora le spese di quest'amministrazione si mantengono miracolosamente miti. Io invito gli onorevoli deputati tutti ad esaminare i rendiconti della Cassa ed a vedere in quali proporzioni queste spese si sieno mantenute e come prontamente abbia potuto costituirsi un cospicuo fondo di riserva. Ora, facendo varie amministrazioni, oltrechè sarà molto difficile (come ho dimostrato ieri) che le possiate fare abili, sicure, come merita il difficile e geloso incarico che volete loro affidare; oltre a questo esse saranno immancabilmente

più costose. Ma qui vi è implicata una questione di alta amministrazione. Che vuol dire un aumento nelle spese di amministrazione, trattandosi della Cassa dei depositi e prestiti? Vuol dire una delle due cose seguenti: o una diminuzione nell'interesse che corrispondete ai depositanti, ad interessi tutelati dallo Stato, cioè alle persone che sono costrette dalla legge a fare il deposito in quella maniera e ad accontentarsi di un più modesto interesse; ed io veramente non ho il coraggio di andare a diminuire ancora il frutto del 4 per cento che si dà al soldato; oppure far pagare qualche cosa di più a chi? Ai comuni, alle provincie, alle opere pie. E cosa vuol dire far pagare di più d'interesse? Vuol dire creare una difficoltà maggiore a soddisfare a quei bisogni a cui precisamente dovrebbe provvedere la Cassa.

Signori, anche questo a me pare un argomento di una certa importanza, tanto più se riflettete che avete un'amministrazione già ordinata, poco costosa, la quale può adempiere egregiamente ai bisogni della Cassa.

Io per me dichiaro che sono disposto ad accettare la proposta dell'onorevole Castellano inquantochè mi dà mezzo di far funzionare la Cassa; ma se ad alcuno paresse che questa proposta non potesse accettarsi, allora il Ministero accetterebbe quella della Commissione, e non altra.

Con un altro progetto il Ministero non ha la persuasione che la Cassa possa funzionare lodevolmente, anzi crede che sarebbe guasta fra breve l'amministrazione, e che non vi sarebbe modo di procedere regolarmente. Ora in che posizione ci troviamo noi? Nella posizione di dover provvedere urgentemente, immediatamente, perchè la Cassa possa estendere la sua azione a tutto il regno. Havvi una grande quantità di comuni, vi sono parecchie provincie che hanno bisogno estremo di questo aiuto della Cassa, hanno bisogno di poter fare imprestiti, e la Cassa ha mezzi da concederli questi imprestiti; ma per ordinare il servizio

della Cassa in tutto il regno, perchè cominci il meccanismo della Cassa a funzionare in tutte le parti dello Stato, non crediate che sia cosa tanto facile. C'è da fare il regolamento d'amministrazione, ci sono da impiantare queste Commissioni presso le diverse direzioni del debito pubblico, c'è da provvedere perchè questo nuovo servizio possa farsi presso le varie direzioni generali del debito pubblico, ed intanto il bisogno stringe; c'è una questione politica della più alta importanza che soffre pel ritardo; bisogna dare i mezzi per fare queste opere pubbliche, se no, la cosa pubblica può correre pericoli gravi.

Io quindi, o signori, vi prego a ben ponderare quest'ultima considerazione, e quand'anche, come ho detto ieri, dovessimo lasciar passare qualche cosa di meno perfetto, dovessimo per una volta commettere un peccato di centralizzazione, ma, in nome di Dio, ne faremo la penitenza in seguito, ci pentiremo, correggeremo l'errore, ma intanto faccia la Camera di dar modo al Governo perchè questa istituzione, che, torno a ripeterlo, è una delle più importanti e delle più benefiche, possa funzionare in tutte le provincie del regno.

**Ammessa la sospensiva proposta dall'onorevole Allievi e accettata dalla minoranza della Commissione, viene rinviato alla Commissione il disegno di legge affinchè, sentito il ministro delle finanze, voglia riferire alla Camera intorno alle modificazioni da introdursi nel disegno di legge medesimo.**

**Rimasta così sospesa la discussione, la Commissione presentò poi il 14 luglio 1862 una nuova redazione del disegno di legge, in conformità degli emendamenti proposti dall'onorevole Allievi, accettata in massima dal Ministero.**

**2ª Seduta del 30 luglio 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'articolo 1° che istituiva Casse di depositi e prestiti nelle città di Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino, colla Cassa centrale nella capitale, era stato adottato un emendamento dell'onorevole Nisco, per aggiungere Bologna a queste città. L'onorevole Casaretto proponeva di aggiungere anche Genova. L'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, osserva:**

HO DOMANDATO la parola solamente per rilevare una espressione dell'onorevole Casaretto.

Egli fonda il suo ragionamento, come la massima parte di coloro che non hanno studiato a fondo questa questione, su questo punto, che conviene moltiplicare le Casse per avvicinarle ai depositanti.

Questo è il ragionamento dell'onorevole Casaretto. Ebbene, io prego l'onorevole Casaretto di notare che qualunque sia la moltiplicazione delle Casse, se ne mettesse anche una per ogni Corte d'appello, per ogni capoluogo di prefettura, non si avvicinerebbero mai nè punto nè poco ai depositanti.

Questi fanno i loro depositi presso le sotto-prefetture e le tesorerie d'ogni capoluogo di circondario, cosicchè sotto il punto di vista dei depositi non è punto importante di moltiplicare le Casse.

Io ho già spiegato ampiamente la mia opinione sopra gli uffici ed il meccanismo della Cassa quando venne la prima volta in discussione questa materia, per modo che non credo utile d'insistere in questo momento.

Vi saranno altri argomenti per accrescere il numero delle Casse speciali; ma io non voglio parlarne, finchè non abbia

visto come escirà dalla discussione l'articolo 1, in cui sta racchiuso il sistema della legge. Quando sarà esaurita la discussione e saranno votate tutte le parti dell'articolo 1, allora mi pronunzierò pure su questa materia. Ma, quanto ai depositanti, stia pur tranquillo l'onorevole Casaretto che il mettere una Cassa a Genova non porterebbe loro molto vantaggio. Forse ci sarebbe stata un' utilità pei depositi privati fatti direttamente alla Cassa, coll'interesse, se ben mi ricordo, del due per cento.

Ma siccome questa parte di depositi che, dopo la nuova legge, si fanno del resto dappertutto, è di tanto diminuita da non rimanerne più oramai che un'ombra, perciò io devo conchiudere che la proposta dell'onorevole Casaretto, in quanto all'interesse dei depositanti, non può avere, generalmente parlando, alcuna utilità.

### Iª Seduta del 31 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**In risposta all'onorevole Torrigiani, che combatteva la seconda parte dell'articolo 1° intesa a dare titolo ed ufficio di Cassa centrale alla Cassa della capitale:**

Io DIRÒ brevissime parole con la lusinga che, se ci pensa un momento, l'onorevole Torrigiani vorrà cambiare avviso.

Egli deve considerare che questa Cassa centrale non ha niente di esorbitante, niente di assorbente, nessuno di quegli inconvenienti che egli teme; è solamente una Cassa nella quale si versano alcuni depositi di una data specie e di loro natura tali che non possono essere con vantaggio dello Stato spezzati e suddivisi nelle diverse Casse le quali si vogliono con questa legge istituire in varie principali città del regno.

Le principali fonti dalle quali provengono gl'introiti della Cassa dei depositi sono le surrogazioni militari e le amministrazioni militari.

Sopra 15 milioni di depositi esistenti attualmente, 12 milioni all'incirca appartengono a queste due categorie. Pensi un momento a questo fatto l'onorevole Torrigiani, e vedrà che non può farsi diversamente.

Vuole egli scentralizzare l'amministrazione dell'esercito? Ma questa cosa è impossibile. (*Il deputato Fenzi fa segni di diniego*). Pure, me lo permetta l'onorevole Fenzi, quando si versassero questi fondi nelle diverse Casse, nei rapporti con le amministrazioni militari, bisognerebbe sempre che ci fosse un centro unico per l'amministrazione militare che stesse in corrispondenza con le diverse Casse.

Ora l'amministrazione militare, se deve funzionare regolarmente, bisogna che trovi un centro anche presso il ministro delle finanze.

Comprenderà l'onorevole Torrigiani che l'esercito ha bisogno di avere un'unica contabilità, e che d'altra parte il ministro delle finanze, il quale è responsabile di questi fondi nell'interesse dello Stato, deve averne il complesso sotto la sua immediata ispezione, quantunque in fatto i fondi rimangano divisi, poichè non c'è materialmente alcuna accumulazione.

Dunque non ci sono pericoli di centralità. Invece sarebbe un grandissimo inconveniente se, per amore dell'autonomia delle Casse, si venissero a spezzare questi fondi, e suddividendoli, come sarebbe l'intenzione dell'onorevole Torrigiani, e come credo sia anche quella dell'onorevole Fenzi, si venisse a stabilire una ineguaglianza nelle Casse a danno appunto delle ripartizioni degli imprestiti e con pregiudizio della regolarità dei rapporti fra il ministro della guerra e l'amministrazione delle finanze.

Questo è l'argomento principale; del resto si osservi in che consistono gli altri proventi della Cassa. Vi sono le

malleverie. Ma la maggior parte di queste si fanno presso la sede del Governo, e debbono quindi essere depositate nella Cassa centrale, nella Cassa, cioè, qualunque ne sia il nome, chè il nome poco importa, la quale è stabilita nella città dove è la sede del Governo, ed avrà sempre esuberanza di fondi.

Ciò che l'onorevole Torrigiani vuol fare col mezzo dei conti correnti in un modo assai più complicato, si ottiene disgregando una parte di questi depositi, tenendo per le varie Casse non una contabilità a parte, ma una contabilità comune per certe principali fonti d'introito, di modo che si possa fare la ripartizione dei fondi, non avuto riguardo al luogo nel quale materialmente siansi percepiti, ma ai bisogni cui trattisi di provvedere.

Tale e non altro è l'ufficio di questa che si chiama *Cassa centrale*.

Del resto io non posso a meno di notare alla Camera una sola cosa ancora, ed è che tutti i progetti di legge che furono presentati, l'uno dal ministro Bastogi, il secondo dalla Commissione d'accordo col Ministero, l'ultimo dalla Commissione in seguito alle proposte Allievi, tutti i progetti, dico, hanno ammesso questo principio, tutti sono partiti da quest'idea, hanno cioè riconosciuto il bisogno di un centro comune ed unico, al quale mettessero capo tutte le contabilità, tutte le fila di questo servizio.

Ora, se l'onorevole Torrigiani si vuole dipartire da questo sistema, bisogna fare una legge nuova, bisogna cambiare radicalmente tutto quello che c'è nella legge attuale....

**Torrigiani.** Il primo progetto non lo diceva.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Ma lo troverà ad ogni passo, anche nel primo progetto, perchè è una necessità.

Dunque, ritorno a dire, se la Camera intende variare interamente il sistema adottato, lo potrà fare, ma non credo che l'onorevole mio collega, il ministro delle finanze, potrà

procedere avanti con questo nuovo sistema perchè ha la convinzione che non potrebbe funzionare. In ogni caso poi bisognerebbe rimandare un'altra volta il disegno di legge alla Commissione, perchè vegga di rifarlo in modo che sia conforme al sistema che la Camera intende di far prevalere.

**La seconda parte dell'articolo 1° è approvata.**

**Sull'articolo 7 riflettente i depositi giudiziari. — All'onorevole Nisco il quale proponeva un emendamento perchè tutte le varie Casse istituite fossero abilitate a ricevere questi depositi:**

I dubbi che ha l'onorevole Nisco e che lo hanno determinato a proporre il suo emendamento, se sussistessero, gli darebbero certamente ragione di insistere. Ma io credo che non sussistano. Addurrò per argomento quello che si pratica attualmente nella Cassa dei depositi istituita con norme di centralità molto severe.

Chi vuol fare un deposito, non importa quale, o per surrogazione militare o per altro, ne fa la domanda a quel funzionario che si chiamava intendente e che ora sarebbe il sotto-prefetto. Il sotto-prefetto, ricevuta questa domanda, autorizza il tesoriere del circondario a ricevere il deposito a titolo di fondo somministrato al tesoriere dello Stato per conto della Cassa dei depositi.

E si noti che Cassa di depositi in questo caso sono le rispettive Casse di depositi istituite con questa legge, le quali possono incominciare e finire materialmente le operazioni. L'onorevole Nisco ha visto il disegno di legge come è presentato dalla Commissione, ed ha dovuto riconoscere che non c'è centralità pei depositi se non per la tenuta della contabilità; non c'è accumulazione di fondi. I fondi si versano nelle tesorerie di circondario che ne dànno

credito alle tesorerie speciali, o alla centrale, e queste alle rispettive Casse. Ora, una volta autorizzato il versamento il tesoriere del circondario fa una quietanza secondo le forme consuete e questa basta a stabilire la liberazione del depositante; è una semplice quietanza rilasciata da un registro a madre e figlia, la quale non è che una quietanza interinale.

Prendiamo l'esempio di un surrogato militare a Bari, supponiamo, o in qualunque altra provincia, il quale voglia fare il deposito del prezzo della surrogazione. Esso ne rivolge domanda alla sotto-prefettura e fa il deposito al capoluogo del circondario. All'atto del deposito ritira la quietanza che lo libera in faccia al Governo. Siccome però questa quietanza non è un titolo in tutta forma, la Cassa dei depositi di Napoli, sopra la notizia del deposito effettuato a Bari, spedisce la cartella di deposito che è un vero titolo di credito verso lo Stato, e lo spedisce alla sotto-prefettura, dove è stato fatto il deposito, o dove venga dimandato.

Così non c'è alcun incomodo per parte del depositante.

**Nisco.** Ma chi paga?

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Lo dirò fra breve.

Intanto il depositante è liberato per la ricevuta che ha ritirato dal tesoriere, e in forza del suo titolo definitivo egli ha un credito regolare verso lo Stato, che può far valere sulla Cassa di Napoli.

Viene il caso della restituzione.

La domanda di restituzione si fa in qualunque capoluogo di circondario. Chi fa la domanda esibisce il suo titolo. Se questo è in regola, si fa il pagamento del deposito. Il regolamento attuale, che l'onorevole Nisco avrà certamente veduto, lo prescrive nei termini più espliciti e formali. Se la Camera lo permette, darò lettura dell'articolo di questo regolamento ch'è relativo alla restituzione dei depositi in numerario:

« Le domande per restituzione di depositi in numerario possono farsi direttamente all'amministrazione o per mezzo

degli uffizi d'intendenza (ora non sono più intendenze), e le restituzioni si operano tanto dalle stesse amministrazioni, quanto per mezzo delle tesorerie provinciali (che sono le tesorerie di circondario). » Si presentano adunque le domande per restituzione nel rispettivo circondario, e l'estinzione di questo debito si opera dalle rispettive tesorerie per modo che il sistema col quale le Casse funzionano, e non potrebbero altrimenti funzionare, esclude assolutamente il dubbio che suggeriva l'emendamento dell'onorevole Nisco.

Spero che queste mie osservazioni abbiano dimostrato non sussistere il pericolo, che l'onorevole Nisco intendeva prevenire col suo emendamento.

**All'onorevole De Cesare, il quale chiedeva se le disposizioni della legge non incontrassero ostacoli nelle leggi, negli statuti e regolamenti militari in quanto alla ricognizione dei depositi fatti in qualunque Cassa per cambi militari:**

È QUELLO che si pratica adesso, e non incontra il minimo ostacolo, perchè quando all'amministrazione militare risulta che è fatto il pagamento della surrogazione, è tutto finito. Sa come si fanno i contratti delle surrogazioni? Si fanno avanti all'autorità militare; bisogna, se non erro, far constare, all'atto in cui si fa il contratto di surrogazione, di avere effettuato il deposito; ora l'autorità militare, quando le risulta che è fatto il deposito, siccome essa ha la sua azione e le sue corrispondenze direttamente coll'amministrazione delle finanze, purchè una tesoreria dello Stato, dipendente dal Ministero delle finanze, abbia registrato e spedito quietanza del pagamento fatto, l'amministrazione militare non ha più obbiezione a fare sulla regolarità del deposito. A suo tempo le viene poi spedita la cartella di deposito, come si fa coi privati. Questo si pratica giornalmente.

Del resto, circa la metà dei depositi in numero ed i tre quarti quanto all'entità della somma consistono in depositi militari.

Questo non incontra il menomo ostacolo, non produce il più piccolo inconveniente.

**All'onorevole Mancini, il quale domandava se si intendesse che i depositi obbligatori dovessero appartenere come propria dotazione a ciascuna delle singole Casse oppure confluire nella Cassa centrale.**

L'onorevole Mancini deve ritenere che la Camera ha già adottata una massima, cioè votando la pluralità delle Casse ha votato anche una Cassa centrale.

Ora la sua interrogazione può essere risolta, esaminando quali saranno gli uffici delle Casse speciali, dirò così, e gli uffici della Cassa centrale.

Intanto è necessario di mettere in sodo questo, che i cittadini, nel loro interesse particolare, possono fare i depositi dove vogliono e riceverne la restituzione dove la desiderano, purchè in luogo dove sia una tesoreria dello Stato.

Dunque quanto all'interesse dei singoli deponenti mi pare che le spiegazioni date provvedono ampiamente.

Ma egli dice: saranno liberi i cittadini di mettere i loro fondi in una od in un'altra Cassa?

Essi sono liberissimi uniformandosi alla legge. Infatti poco importa dove esistano questi fondi, perchè la differenza che vi è fra la Cassa centrale e le altre Casse sta solamente in questo che vi sono alcuni fondi determinati dalla legge, dei quali dispongono con determinate regole i singoli Consigli di amministrazione delle Casse speciali: sonvi invece altri fondi (ed è questa la più gran massa) che non possono essere convenientemente lasciati alla disposizione delle diverse Casse, per tutte le ragioni che si sono ampiamente

discusse, senza gravissimi inconvenienti e per la regolarità dell'amministrazione e per la più utile distribuzione negli imprestiti, poco importando se il loro incasso sia fatto dalle Casse speciali o dalla Cassa centrale.

Ecco in che consiste tutta la differenza. Per modo che se l'onorevole Mancini domanda: in quale Cassa un deponente può mettere i suoi fondi, se nella Cassa di Napoli, o in quella di Palermo, o di Firenze, io gli rispondo che i privati sono liberissimi di fare il loro deposito, uniformandosi alla legge, in una od in un'altra parte dello Stato, ed i fondi vanno naturalmente ad accumularsi non nella Cassa centrale, ma in ciascuna di queste Casse speciali, salvo la loro erogazione.

**Mancini**. Anche per le surrogazioni militari?

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Anche per le surrogazioni militari.

**Mancini**. E pei contratti col Governo?

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente, per qualunque titolo, anche pei contratti col Governo, anche per le malleverie; la legge non fa alcuna distinzione. E questo è naturale.

Che importa, quando non si tratta che della materiale giacenza di questi fondi e quando è stabilita la Cassa centrale, se si trovano o in una od altra città? È poi la Cassa centrale che tiene il riassunto definitivo di tutte queste contabilità, ed è la Cassa centrale che ne è creditrice e che ne dispone, e facendo un conto unico di questi fondi ad essa attribuiti dalla legge, ne fa l'assegnazione definitiva alle varie Casse speciali.

Per venire ad un caso concreto, supponiamo che la Cassa di Torino, che sarà quella presso la sede del Governo, abbia dei fondi speciali per due milioni; per questi fondi speciali, a termine del progetto attualmente in discussione, vi sono norme particolari in quanto al loro impiego, cioè sono a preferenza impiegati a quegli imprestiti indicati dal Con-

siglio d'amministrazione; supponiamo poi che questa Cassa abbia altri otto o dieci milioni, questi uniti agli altri che esistono presso le diverse Casse formano un fondo comune, il quale fondo comune presso la Cassa centrale il ministro delle finanze (perchè sta a lui il prendere le deliberazioni definitive) distribuisce in assegnazione alle singole Casse a misura dei bisogni, cioè sulla nota degli imprestiti debitamente giustificati che gli pervengono dalle diverse Casse dello Stato.

Dunque bisogna distinguere l'esistenza materiale dall'erogazione di questi fondi.

Quanto all'esistenza materiale non avvi differenza fra tutte queste Casse. I depositi possono farsi ovunque, purchè in conformità di quanto è prescritto dalla legge, e non importa che affluiscano piuttosto ad una che ad un'altra Cassa; ma in quanto all'erogazione, in quanto all'impiego definitivo di questi fondi, cioè in quanto agli imprestiti, perchè tale è lo scopo a cui mirano queste Casse per promuovere le opere pubbliche, in quanto a questo, le operazioni sono determinate, e non possono determinarsi altrimenti che alla Cassa centrale dove si riunisce tutta intiera la contabilità dei mezzi e dei bisogni, e dove quindi si provvede alle assegnazioni dei fondi pel loro impiego definitivo.

Mi pare che con questo sieno tolti i dubbi dell'onorevole Mancini, a meno che non si voglia rivenire su quanto si è fatto, e non si voglia escludere interamente il concetto di una Cassa centrale, cioè la possibilità di amministrare da parte del Governo e col mezzo del ministro delle finanze i fondi che costituiscono una parte del debito dello Stato.

**Rinviata all'articolo 19 la questione se tra i fondi speciali della Cassa debbano annoverarsi soltanto i depositi giudiziari e i depositi volontari, oppure quegli altri depositi obbligatori che sono dipendenti da surrogazioni militari o da contratti, la Camera approva l'articolo 7.**

**2ª Seduta del 31 luglio 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Sull'articolo 15 relativo all'impiego delle somme depositate in prestiti ai Comuni e alle Provincie per opere di pubblica utilità e per l'estinzione di debiti contratti ad onerose condizioni. — All'onorevole Castellano che proponeva di togliere dall'articolo le parole: *contratti ad onerose condizioni.***

PREGO l'onorevole Castellano di notare che le diverse specialità d'impieghi dei fondi delle Casse dei depositi determinati dalla legge hanno diverse gradazioni d'importanza fra di loro.

Lo scopo principale della legge è quello di favorire le opere pubbliche. E infatti la prima Cassa istituita aveva quest'unico scopo. In seguito si estese la facoltà di fare imprestiti ad altri scopi, e fra questi all'estinzione dei debiti comunali.

Su questa specie d'impiego dei fondi la legge detta alcune norme, e pone delle restrizioni, ma con ciò non si viola la libertà comunale. I comuni possono pretendere di disporre liberamente dei beni e redditi propri. Ma nel caso attuale, essendo utile lo stabilire una ragione di preferenza, non è il caso di parlare di libertà comunale per disporre di fondi altrui.

Del resto, se noi stabilissimo che un comune, il quale ha un imprestito a condizioni non onerose, potesse servirsi dei fondi della Cassa dei depositi a condizioni più onerose di quelle del suo debito attuale, allora, signori, noi verremmo a togliere questi fondi ad un impiego utile per consacrarli ad un impiego non solamente inutile, ma dannoso,

Ecco il motivo dell'utilità di queste parole; è unicamente per istabilire che, se la condizione dei comuni non migliora contraendo un imprestito con la Cassa dei depositi, necessariamente i fondi della Cassa dei depositi non devono servire a peggiorarne la sorte.

Io credo di avere così spiegato il concetto della legge, e di avere dissipato i dubbi che possono avere consigliato l'onorevole Castellano a togliere la clausola dell'ultima parte dell'articolo, la quale, secondo me, è utile per rendere veramente proficua la Cassa dei depositi alle opere pubbliche.

**Allo stesso:**

Mi perdoni l'onorevole presidente, ma io prego l'onorevole Castellano di riflettere che queste parole della legge non hanno altra portata se non quella di stabilire che i comuni potranno ricorrere alla Cassa nei casi in cui i debiti che vogliono estinguere stiano a loro carico con condizioni più gravose di quelle che si otterrebbero dalla Cassa. Questa è una clausola salutare perchè in caso diverso si sottrarrebbero alle opere pubbliche i fondi, e forse per favorire qualche creditore di un comune o per disfare un contratto e sempre per aggravare il comune.

Rifletta seriamente l'onorevole Castellano alle conseguenze del suo emendamento, e vedrà che in pratica non vi è nessun inconveniente nell'adottare l'articolo della Commissione, e ve ne possono essere molti nel sistema da lui proposto.

**L'emendamento dell'onorevole Castellano non è approvato.**

**Sull'articolo 19 che determinava essere fondi speciali delle Casse i depositi giudiziari ed i volontari. — Intorno all'emendamento presentato dall'onorevole Mancini per dichiarare fondi speciali delle Casse anche i depositi obbligatori:**

Io non posso a meno di dire ancora alla Camera alcune cose sulla proposta dell'onorevole Mancini.

Comincierò a notare che il deputato Mancini ha rimesso in campo la questione capitale che si è discussa lungamente quando venne al Parlamento questo disegno di legge e che fu risolta.

**Broglio.** Si è sempre riservata.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni; non fu riservata. Quando la Camera ha deciso che vi dovesse essere una Cassa centrale, ha implicitamente risolta la questione. Ora che cosa viene a proporre l'onorevole Mancini? Egli propone all'articolo 19 che siano fondi speciali delle Casse i depositi giudiziari, volontari ed obbligatorii fatti nelle medesime. Ma quali saranno allora i fondi della Cassa centrale? Adottato il suo emendamento, la Cassa centrale non avrà fondi dei quali possa disporre.

**Broglio.** Avrà la contabilità.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* La prego di tacere. Non interrompa.

**Broglio.** Interrompe anche lei.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Io non la interrompo quando parla.

**Presidente.** Non interrompa nessuno, e sarà meglio di tutto.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Dunque torno a ripetere che la proposta dell'onorevole Mancini rimette in campo tutta l'economia della legge.

L'onorevole Allievi quando ha proposto il suo sistema ha cercato una via di conciliazione, ed ha designato due categorie di depositi.

Alcuni depositi, secondo il suo giudizio e secondo quello che parve alla Commissione, si credettero di tal natura da ritenersi come depositi locali, sui quali per conseguenza si dovesse lasciare una maggiore ingerenza alle amministrazioni delle diverse Casse; e sono appunto quelli che provengono dai depositi giudiziari e dai depositi volontari.

Noti l'onorevole Mancini che fra i depositi volontari non ci sono solamente i depositi dei privati, ma anche quelli che possono farsi volontariamente dai comuni che hanno dei fondi eccedenti i loro bisogni, e che vogliono impiegare nella Cassa. Questi non costituiscono sicuramente la più gran parte degli introiti della Cassa, ma costituiscono una somma ragguardevole. Se ben si pensa, questi depositi sono di tal natura che possono ritenersi prevalentemente appartenere alle singole località. Ma, i depositi, perchè bisogna pur venire a questa questione, i depositi che costituiscono l'introito principale della Cassa, le surrogazioni militari e i fondi delle amministrazioni militari e le cauzioni, sono di tal natura da farsi considerare come depositi locali? No certamente. Io prego la Camera di avvertire seriamente alla natura di questi depositi che costituiscono la dotazione dell'armata, come si dice in Francia, e il patrimonio dei soldati. Di questo patrimonio chi ne ha la responsabilità, chi ne è il solo debitore? È lo Stato. Se lo Stato ne ha egli solo la intera responsabilità, pare a me che abbia anche il diritto di averne intera l'amministrazione. Notate che a questi depositi si corrisponde un interesse assai inferiore di quello che il soldato potrebbe ricavare se impiegasse diversamente questi fondi.

Ora perchè la legge vuole che il soldato sia contento di questo profitto, di questo interesse minore? Lo fa unicamente per una considerazione superiore di ordine pubblico, lo fa perchè considera che la sicurezza in parte compensa il soldato di questo minor profitto; ma sopratutto perchè il soldato come obbedisce ad un dovere assai maggiore, ad un

obbligo assai più grave, come è quello di esporre la vita per la difesa del paese, e di far quel duro mestiere che si chiama *la vita del soldato*, gli impone anche l'obbligo di tenere questo piccolo peculio in serbo nelle Casse dello Stato a disposizione del Governo. Ma se il Governo sottopone il soldato a questo sacrificio, non è che ad una condizione, ch'esso ne possa fare il reimpiego per oggetti di ben evidente e comprovato interesse pubblico.

Ora si tratta di vedere in che modo il reimpiego di queste somme può farsi più convenientemente a vantaggio del pubblico. Forse lasciandone l'amministrazione in mano ad amministrazioni parziali, le quali, una volta costituite con un patrimonio loro proprio, come ha osservato giustamente l'onorevole Valerio, non penseranno mai di avere eccedenza di fondi. Bisogna avere ben poca conoscenza dell'umana natura per credere che, riservata alla Cassa centrale la sola facoltà di disporre di quello che sopravanza alle Casse speciali, queste non debbano comportarsi in modo da lasciare ben poco alla Cassa centrale.

Io credo, quando si adotti la proposta Mancini, che ben difficilmente, o signori, verrà il caso in cui le Casse speciali quando accolgano tutti i fondi, non trovino altrettanti bisogni per tutti erogarli. Ed allora, che cosa avverrà?

Allora avverrà che di questo patrimonio del soldato, che costituisce la dotazione quasi intiera della Cassa, sarà fatta una distribuzione inegualissima nelle varie parti dello Stato, mentre invece il Governo, considerando i mezzi e ad un tempo i bisogni, può disporre di quelli in modo da farne uno strumento potente per accrescere la prosperità generale.

Voi avrete facilmente, o signori, una ripartizione ineguale e spesso arbitraria e ben lontana dal raggiungere quegli scopi a cui deve necessariamente corrispondere questa istituzione.

L'onorevole deputato Broglio diceva che in questo modo, con questa specie d'accentramento, come egli lo chiama, si

va verso il socialismo, si trasforma lo Stato in falansterio e si fa il più dannoso di tutti gli accentramenti.

A me pare molto più vizioso il sistema propugnato da chi sostiene l'autonomia di tutte queste diverse Casse, le quali, senza l'ingerenza ed il controllo del Governo, sottraendosi alla vigilanza della Commissione suprema di vigilanza nominata dal Parlamento, avrebbero la più larga facoltà di disporre del patrimonio del soldato in quel modo che loro sembrerebbe più conveniente.

Ma come mai si può ammettere questo sistema, come mai si accetterà questa dottrina?

Io l'ho detto già la prima volta che venne in discussione questo disegno di legge. Chi proponesse in Francia che i 160 o 170 milioni che costituiscono la dotazione dell'armata dovessero essere amministrati da cinque o sei centri autonomi tra di loro, e sottratti in certa guisa alla dipendenza del Governo, proporrebbe, o signori, una cosa che non credo di esagerare chiamandola ridicola.

La legge impone quei sacrifizi al soldato, ma, lo ripeto, ad una condizione, alla condizione cioè che l'impiego di questi fondi sia fatto in modo da corrispondere allo scopo della istituzione, in modo da portare la maggiore quantità di bene possibile; e questo non può farsi, o signori, se voi dividete questi fondi in modo che in una parte del regno non corrispondano ai bisogni, e in altra parte sovrabbondino.

Dove sovrabbondano si creeranno facilissimamente dei bisogni fittizi, nei quali si erogheranno i fondi senza una corrispondente utilità.

Del resto, ve lo ripeto, o signori, amministrativamente fu già dimostrato essere impossibile che l'amministrazione della guerra, che il ministro della guerra riconosca altri che lo Stato come debitore ed amministratore.

Dunque bisognerebbe sempre accentrarne l'amministrazione. In quanto ad assumerne la responsabilità, sapete voi che cosa mi risponde il ministro della guerra quando nelle

conferenze su questa Cassa chiedo la sua opinione intorno al modo che alcuni vorrebbero adottare di erogare il prezzo delle surrogazioni militari?

Egli mi risponde che sarebbe costretto di venire a chiedere immediatamente alla Camera una legge apposita con la quale si creasse una Cassa per le surrogazioni militari. Allora questa Cassa delle surrogazioni militari sarebbe sotto la sua garanzia, sotto la sua dipendenza; essa sarebbe amministrata direttamente dal ministro della guerra, che è il naturale tutore del soldato e il difensore degli interessi dell'esercito, ed avrebbe anche il vantaggio di vederne i fondi erogati più utilmente pel soldato stesso, ed in modo che non vi possa mai essere dubbio che gl'interessi del soldato siano compromessi.

Ma, o signori, con tutte queste amministrazioni separate, le quali facilissimamente saranno condotte nella loro amministrazione con norme e viste diverse, come sono purtroppo differenti ancora le opinioni delle varie parti del paese, ma allora non si comprometteranno facilmente questi interessi?

L'onorevole Panattoni dice: niente di male se comprometteranno il patrimonio del soldato; si tratta d'interessi locali, e la giustizia nelle amministrazioni deve considerarsi come una giustizia locale. Ma quando sarà compromesso il patrimonio dell'esercito, quando il prezzo delle surrogazioni sarà perduto, perchè i prestiti non siansi fatti per avventura con tutte le cautele necessarie, chi dovrà sopportarne le conseguenze? Certo non altri che lo Stato. (*Interruzioni del deputato Mancini a bassissima voce*).

Ma domando perdono all'onorevole Mancini: la sua proposta ha due scopi: egli vuole che di preferenza gli imprestiti sieno fatti dalle amministrazioni locali e che il Governo non abbia la disposizione se non dell'esuberanza dei fondi. Ma quando tutti i fondi saranno compromessi, quando sarà compromessa la dotazione dell'esercito e non vi sarà

modo di apportarvi rimedio, in questo caso chi risponde? È il ministro delle finanze, sono le finanze dello Stato.

Ora, stando le cose in questi termini, è impossibile che per questi fondi si venga ad adottare un sistema diverso da quello che fu finora tenuto in tutti gli altri paesi, cioè di riunire questi fondi, quanto alla contabilità, quanto alla pertinenza ed agli atti d'alta amministrazione in una Cassa unica e centrale. Ma del resto, se a questi inconvenienti si contrapponessero dei vantaggi, io capirei; ma quali vantaggi si contrappongono? Quali sono i risultamenti nell'interesse generale di questo cambiamento nell'organismo della Cassa?

Signori, il vantaggio della Cassa dei depositi non consiste tanto nell'assicurare i depositi fatti, consiste nell'impiegare questi depositi in modo utile alla generalità del paese. Nelle vecchie provincie questo si è verificato.

I depositi, invece di giacere inoperosi nella Cassa, invece d'investirsi nei fondi pubblici onde servire ad uno scopo che ha la sua importanza, ma non ha eguale utilità, furono invece in pochi anni nella somma di 30 o 40 milioni convertiti in opere pubbliche. Ma se questo non avviene, se la erogazione di questi fondi è abbandonata a viste diverse, allora cessa gran parte del vantaggio delle Casse.

Del resto lo scopo a cui mirate, della libera gestione di una parte dei fondi, non lo ottenete col sistema del Governo? Ma voi l'ottenete egualmente. Per la libertà e l'autonomia della Cassa in quanto ai fondi speciali, voi avete una soddisfazione più che sufficiente, inquantochè una parte degli introiti, che si aumenteranno col progredire della civiltà e con lo svolgersi della ricchezza nazionale, verranno a costituire un fondo considerevole per modo da rendere soddisfatte le esigenze delle singole località, le quali avranno fondi particolari di cui potranno liberamente disporre.

Del resto, qual'è l'interesse a cui deve mirare attualmente questa istituzione?

L'interesse è ben manifesto; noi attualmente con la Cassa dei depositi, come è adesso istituita, che cosa vediamo? Vediamo che abbiamo fondi di cui non possiamo disporre, ci sono quattro milioni di fondi infruttuosi, mentre i bisogni non si manifestano nell'eguale proporzione in tutte le provincie. Ciò dimostra anche che nelle antiche provincie del regno e nelle provincie dell'Italia superiore non c'è un bisogno di opere pubbliche come in altre parti del regno.

Una volta istituita ed estesa l'azione di questa Cassa a tutto il regno, il Governo farà un uso arbitrario di questi fondi?

È egli supponibile che il Governo userà parzialità per l'una o per l'altra parte? Ma è così grande il numero e la quantità dei bisogni a cui è d'uopo provvedere, e sono tanti i controlli posti sull'arbitrio del Governo da questa stessa legge, che non c'è il menomo dubbio che egli possa abusare della facoltà che gli viene attribuita sopra qnesti fondi. Noi sappiamo tutti che le opere comunali e provinciali di cui è grandemente sentito il bisogno sono in gran numero nelle provincie meridionali: vi sono già delle domande di prestiti considerevoli; una sola provincia ha fatto domanda di un prestito di quattro milioni. Abbiamo dei comuni nell'Umbria i quali fanno istanze vivissime onde sia presto attivata la Cassa dei depositi, ed ho l'onore di assicurare la Camera che là dove si sentono questi bisogni non si sottilizza molto sul modo col quale verrà stabilita la Cassa perchè si sente il bisogno e si guarda ai risultati, e si vuole e si chiede che la Cassa possa funzionare e che se ne possano ottenere gli imprestiti necessari per le opere più utili e più urgenti.

Questo è lo scopo a cui si mira; a questo scopo soddisfarete voi meglio, signori, spezzando questi fondi che debbono rimanere sicuri e sacri perchè provenienti dalle surrogazioni militari, sminuzzandoli in varii centri e facendoli dispensare da diverse amministrazioni, o non otterremo noi

meglio lo scopo riunendoli sotto la mano del ministro delle finanze, sotto la mano di un'amministrazione unica, sotto la vigilanza di una Commissione nominata dal Parlamento col controllo della pubblicità, col giudizio che il Parlamento deve pronunziare annualmente su questa amministrazione?

Io credo che, posta la questione in questi termini, non possa esservi il menomo dubbio sulla sua soluzione. Chi voglia provvedere regolarmente in tutte le parti del regno a misura dei bisogni, non a misura della ricchezza, bensì a misura dei più urgenti bisogni per mezzo di questa istituzione, deve preferire il sistema del Ministero.

Del resto, per quanto sia spiacevole cosa, a me corre obbligo di dichiarare che il Ministero, quando l'emendamento Mancini fosse adottato, vedrebbe talmente sconvolta l'economia della legge, talmente modificati i suoi principii, talmente contraddittorie alcune delle sue parti essenziali, che in verità non si sentirebbe più il coraggio di sostenere la discussione di questo disegno di legge nell'altro ramo del Parlamento.

**L'articolo 19 proposto dall'onorevole Mancini per dichiarare fondi speciali, oltre i depositi giudiziari e volontari, quelli obbligatorii, è dalla Camera, con doppia prova e controprova, respinto ed è approvato l'articolo della Commissione.**

**Iª Seduta del 1° agosto 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**All'articolo 20 il quale dispone che gli amministratori delle Casse ogni due mesi mandino alla Cassa centrale, per essere sottoposti al ministro delle finanze, la situazione dei depositi, le domande di prestiti, le richieste di assegnazioni, e le proposte d'impiego dei fondi giacenti. — Spiegazioni all'onorevole Mancini il quale nel proporre la presentazione di tali prospetti riassuntivi ad *ogni mese* invece che *ogni due mesi*, diceva che il ministro Depretis aveva in un colloquio privato acconsentito a tale proposta:**

ORA MI sovviene quello che avrò probabilmente detto all'onorevole Mancini. Io dissi che, chiamato in seno alla Commissione per prendere parte alla discussione delle modificazioni proposte dal deputato Allievi, quando si venne a questo punto, a me è venuto il pensiero di suggerire alla Commissione se non sarebbe stato più conveniente che questi prospetti riassuntivi degli imprestiti a farsi, cioè dell'impiego dei fondi, delle somme disponibili giacenti presso ciascuna Cassa, se non si sarebbero potuti inoltrare ogni mese.

Mi pareva che in questo modo si sarebbero fatti aspettare meno alcuni di quelli che avevano bisogno di ricorrere per imprestiti alla Cassa.

Ma la Commissione mi ha osservato che si tratta appunto di conservare sopra gli atti del Ministero il controllo della Commissione parlamentare, nel quale controllo, soprattutto, il deputato Allievi metteva una grandissima importanza.

Veda l'onorevole Mancini che in questo punto fu introdotta una modificazione di un certo rilievo tra la di-

sposizione di questa legge e le disposizioni della precedente, e delle altre vigenti in altri paesi sopra questa materia.

Secondo le leggi vigenti in Francia e nel Belgio sulle Casse dei depositi, per quanto spetta all'erogazione degli imprestiti, è lasciata piena balìa al Governo, e presso noi alla Commissione permanente dei prestiti, che sarebbe a dirsi il Consiglio centrale di amministrazione.

Sappiamo tutti che la Commissione degl' imprestiti è nominata dal Ministero, e che la responsabilità e l'ingerenza amministrativa suprema è riservata al potere centrale, appunto per tutelare viemeglio la ripartizione equa degli impieghi dei fondi della Cassa fra tutte le provincie dello Stato, a misura non dei loro introiti, ma dei loro veri bisogni.

Il deputato Allievi ha insistito grandemente perchè si conservasse questa ingerenza alla Commissione parlamentare, perchè, egli ha detto, in questo modo il Parlamento prendendo esso medesimo, col mezzo della Commissione, una parte alla distribuzione di questi fondi, si viene ad avere quella garanzia che si può ottenere migliore perchè non ci sia arbitrio da parte del potere esecutivo. Ma perchè la Commissione di vigilanza possa prendervi parte, trattandosi di una Commissione in cui entrano in maggioranza i membri del Parlamento, bisogna che non abbia a convocarsi ad ogni tratto. È sembrato troppo la convocazione mensile, in molti casi non è neppur possibile. Non bisogna illudersi, bisogna vedere le cose come sono. I membri del Parlamento sono già molto occupati nè si può pretendere che quelli che ne fanno parte debbano rimanere nella sede del Governo per tutto l'anno.

Essi lavorano nelle Commissioni della Camera, spesso hanno altre ingerenze in uffici pubblici, e debbono anche prender parte spesso ai lavori dei Consigli comunali e provinciali. È quindi sembrato che il chiamarli ogni bimestre

ad esaminare lo stato complessivo dei bisogni e dei mezzi di queste Casse sia quel tanto che si può esigere senza che si lascino troppo in ritardo gli affari, in quanto che gli imprestiti che si contraggono dai corpi morali non si contraggono quasi mai in via di urgenza. Ordinariamente si domandano per provvedere ai bisogni futuri e lontani, per fare delle opere pubbliche di molta importanza, per pagare dei debiti o acquistare degli stabili.

Or dunque, io credo che, così com'è formolato, l'articolo provveda meglio che si può al bisogno della Cassa ed all'interesse del pubblico.

**Ancora all'onorevole Mancini che insiste nella sua proposta:**

Domando perdono, ma l'onorevole Mancini vegga il disposto dell'articolo 21: esso stabilisce che una volta presentati al ministro i prospetti dai quali possa egli desumere l'ammontare dei fondi disponibili da una parte, le domande di imprestito che possano essere accolti dall'altra...

**Mancini.** Fa la distinzione,

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici...* deve interrogare sulla ripartizione definitiva di questi fondi la Commissione di vigilanza.

Dunque quel che dice il signor Mancini che la Commissione di vigilanza non c'entra per nulla è lontano dal vero. Io dico che importa molto l'ingerenza della Commissione e che l'articolo 21 è di grande rilevanza.

Torno dunque a ripetere: questa determinazione è nuova nella legge dei depositi, essa avrà una grandissima utilità, e, se vuol mantenersi, io stesso, proclive come era a concedere che questi prospetti dovessero essere presentati mensilmente, debbo riconoscere che trattandosi di sottometterli ad una Commissione parlamentare, da un lato non c'era

alcun danno, dall'altro c'era un vantaggio evidente a far sì che quest'esame non venisse che una volta ogni bimestre.

**Posto ai voti l'emendamento dell'onorevole Mancini perchè tali elenchi sieno trasmessi ogni mese, non è dalla Camera accettato e l'articolo 20 è approvato.**

**All'articolo 21 così concepito:**

**Il ministro sui prospetti e sulle domande dei Consigli di amministrazione, udita la Commissione di vigilanza, fa l'assegnazione definitiva dei fondi disponibili per tutte le Casse.**

**L'onorevole Mancini proponeva che invece di *udita la Commissione di vigilanza* si dicesse: *sul parere conforme della Commissione di vigilanza.* — L'onorevole Restelli nell'associarsi a tale emendamento, credeva utile limitare l'assegnamento sui *fondi comuni.* — Respinto l'emendamento dell'onorevole Mancini, si viene a trattare di quello dell'onorevole Restelli:**

Io debbo notare che non si può accettare leggermente l'emendamento dell'onorevole Restelli. Parmi anche che tutto quello che si può far in questa materia troverà sede più opportuna all'articolo 24, sul quale l'onorevole Nisco si è riservato ieri di portare la questione intorno all'ingerenza che i singoli Consigli d'amministrazione della Cassa debbono avere per la destinazione dei fondi speciali.

Io credo possa ammettersi che il Ministero e la Cassa centrale non debbano avere che una ingerenza limitatissima in questi fondi, ed anche che i singoli Consigli possano disporre in modo definitivo. Ma pei fondi comuni credo fermamente che si debba lasciare un'ingerenza limitatissima ai Consigli d'amministrazione delle singole Casse; una ingerenza del Governo centrale, credo debba pur riservarsi pei fondi speciali dove siavi sovrabbondanza. Ma io domando: se avvenisse il caso, come può avvenire benissimo,

che la Cassa di Lombardia dove i fondi speciali costituiranno una somma ben maggiore, stante la diversità della legislazione, di quello che sarà in altre provincie del regno?

Ora, in questo caso, perchè non si vorrà che sia portato un giudizio anche sulla distribuzione di questi fondi? Credo che questo sarebbe uno sconcio ed un inconveniente gravissimo.

Si lasci adunque la disposizione generica così com'è in quest'articolo, poi si riservi l'onorevole Restelli di portare la sua attenzione sull'articolo 24, per vedere sino a qual limite dobbiamo spingere la disposizione assoluta, l'ingerenza, se vuolsi, esclusiva dei singoli Consigli di amministrazione sulla distribuzione dei fondi speciali; allora l'economia della legge non sarà variata. In questo caso il suo emendamento potrebbe portare degl'inconvenienti.

**All' onorevole Restelli che cita la disposizione dell' articolo 25 così espressa:**

**I fondi eccedenti i bisogni del servizio di ogni Cassa potranno dagli amministratori, previa la proposta dei Consigli e l'assenso del ministro delle finanze, impiegarsi in rendite iscritte, ecc.**

Mi permetta, è appunto questa disposizione che in certo modo contraddirebbe coll'emendamento che egli proporrebbe all'articolo 21; perchè dal momento che nell'articolo 21, in forza dell'emendamento dell'onorevole Restelli, verrebbe a stabilirsi che l'assegnamento definitivo dei fondi disponibili non si farebbe che sul fondo comune, per conseguenza sarebbe inutile e contraddittorio il dire all'articolo 25, genericamente, che si farà la distribuzione dei fondi eccedenti. I fondi eccedenti, in quel caso, se fossero fondi speciali, non potrebbero più distribuirsi; credo quindi che sia meglio che riservi questo suo emendamento all'arti-

colo 25, poichè altrimenti si verrebbe a derogare alla disposizione introdotta nell'articolo 21.

**L'onorevole Restelli ritira l'emendamento e l'articolo 21 è approvato.**

**Sull'articolo 22. — In risposta all'onorevole Restelli che aveva fatta la seguente proposta:**

**I Consigli d'amministrazione deliberano intorno ai prestiti contemplati nell'articolo 15 nei limiti dei fondi speciali della Cassa, e così pure relativamente alla quota di fondi comuni assegnata alla Cassa stessa dal ministro delle finanze.**

Io spiegherò il mio concetto con un esempio pratico; citerò l'esempio di una Cassa nella quale sianvi fondi speciali e fondi comuni. Supponiamo che i fondi speciali siano per lire 100,000 ed i fondi comuni per lire 200,000, e che la Cassa con questo capitale di lire 300,000 abbia bisogno di fare tanti imprestiti per lire 400,000. Il Consiglio di amministrazione deve puramente deliberare sulla visione dei prospetti, perchè compila il suo prospetto dalle attività disponibili e speciali di cui la Cassa può far conto, come presenta d'altra parte il prospetto degli imprestiti debitamente giustificati, pei quali occorre di provvedere.

Il ministro, coll'aiuto del Consiglio della Cassa centrale e previo il parere della Commissione di vigilanza, fa l'assegnamento di una somma che può essere eguale alla domanda, e può anche essere minore. Essendo il bisogno di 100,000 lire, può farsi assegno della somma intiera domandata. In questo caso che cosa deve fare il Consiglio di amministrazione? Il Consiglio d'amministrazione delibera sulla concessione degli imprestiti nei limiti della tabella presentata. È in questo senso la proposizione dell'onorevole

Restelli? In tal caso siamo perfettamente d' accordo; purchè l'amministrazione della Cassa speciale non esca dai limiti conosciuti al Ministero, cioè non esca dagl'imprestiti che sono stati notificati e l'impiego dei fondi non sia variato, il Consiglio d'amministrazione è perfettamente libero di farlo e stipularlo; dirò anche che il determinare questi imprestiti per tutta la somma e nell'intiera misura proposta od in una misura minore, questi sono atti di interna amministrazione che possono essere abbandonti ai Consigli speciali.

Ma se l'onorevole deputato Restelli vuole concedere ai Consigli speciali di amministrazione, oltre la facoltà che si potrà concedere in modo più largo quanto ai fondi speciali, il ministro non ha che la visione, dirò così, delle sue proposte, e potrà poi essere variata l'erogazione, ossia potranno variarsi gl'imprestiti in confronto alle indicazioni del Consiglio; se il Consiglio d'amministrazione, dico, potesse fare variazioni, in questo caso l'ingerenza del ministro a che si ridurrebbe? Le variazioni potrebbero essere tali da cambiare interamente il criterio sul quale si è fondato il ministro facendo l'assegno dei fondi, perchè egli non può altrimenti fondarsi se non sulle proposte che vengono fatte dal Consiglio di amministrazione.

Entro questi limiti io credo che l'emendamento potrebbe benissimo essere riformato nel senso desiderato dall'onorevole Restelli, sostituendo, per esempio, queste parole:

« Dietro l'ordinanza ministeriale, l'amministratore della Cassa, in conformità della deliberazione dei Consigli dell'amministrazione (o sul parere conforme), ha facoltà di concedere prestiti a favore dei comuni o corpi morali, » senza altra restrizione, per modo che fosse veramente il Consiglio d'amministrazione quello che detta le norme dietro le quali l'amministratore viene a concedere tutti questi prestiti preventivamente indicati.

Fino a questo limite credo si potrebbe andare; al di là, cioè se il Consiglio d'amministrazione potesse variare il

criterio che ha servito al Ministero nel fare l'assegnamento dei fondi comuni, se si dovesse andare fin là, vede l'onorevole Restelli che si verrebbe ad invadere le attribuzioni che con la legge si sono riservate al Ministero.

Io credo che queste spiegazioni basteranno a persuadere l'onorevole Restelli.

**In risposta all'onorevole Pisanelli:**

PERMETTA l'onorevole Pisanelli; il modo con cui egli vorrebbe applicata questa disposizione distruggerebbe moltissime altre disposizioni già votate.

A che cosa servirebbe la disposizione con cui è prescritto che le diverse amministrazioni debbano compilare delle tabelle degl'imprestiti dimandati, e giustificare questi imprestiti stessi e rassegnarli al Ministero?

A che cosa servirebbe?

Basterebbe che mandasse in poche cifre, in un annunzio direi quasi telegrafico, la somma dei fondi speciali e qui, siccome siamo disposti a lasciarli in loro balìa, resterebbe quasi inutile ogni ulteriore comunicazione, la quale, come ho detto, non ha altro scopo che di accertare il ministro che gli imprestiti si faranno in conformità della legge e per gli usi tassativamente dalla legge fissati; ma per gli imprestiti comuni a che cosa servirebbe il mandare al ministro tassativamente le indicazioni dei diversi imprestiti, se poi l'amministrazione speciale fosse libera di fare gl'imprestiti senza restrizione o cautela a chi credesse, cioè, sia ai mutuatari, e pei mutui indicati, che ad altri a sua volontà, senza limite nella sua ingerenza e negli atti della sua amministrazione con la cifra a lei assegnata?

Ma si consideri un poco se il ministro così alla cieca potrebbe ritenersi responsabile dei fondi, e specialmente dei

fondi delle surrogazioni, e lasciare che le amministrazioni non avessero altro limite se non l'indicazione della somma complessiva dei prestiti che loro abbisognano! Ora a questo verrebbe l'onorevole Pisanelli.

Ma a che cosa, dico, servirebbe l'indicazione dei prestiti che le singole amministrazioni mandano al Ministero?

A nient'altro che come un preventivo del quale possono tener conto o non tener conto a loro talento.

**Pisanelli**. Ma ne renderanno conto.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. Chi deve renderne conto è il ministro, ed allorquando verranno male impiegati questi fondi, non saranno mica le amministrazioni locali che saranno responsabili, sarà il ministro, sarà lo Stato.

Io quindi credo che non si possa accettare l'emendamento, se deve avere la portata indicata dall'onorevole Pisanelli.

Io dico che le amministrazioni speciali, una volta che avranno l'assegnamento dei fondi, se crederanno di mantenere i prestiti secondo la proposta da essi fatta, li manterranno; se si tratterà di darne meno con che siano giustificati i motivi, sarà ancora pienamente nella loro facoltà; se ne ommetteranno alcuni, perchè si sono variate le circostanze che prima hanno determinato a proporre un dato imprestito, ad inserire un determinato mutuo nella tabella, anche questa sarà un'attribuzione da lasciarsi alle amministrazioni locali; ma che le amministrazioni locali non debbano avere altro limite per istabilire l'assegno e l'impiego di questo fondo, se non la somma complessiva che loro occorre, non può ammettersi.

Io dico: quale sarà il criterio che il ministro potrà formarsi, e quale sarà il sistema che crederà dover seguirsi nell'impiego di questi fondi dei quali deve rispondere verso i depositanti ed il paese, se non ne conoscerà l'impiego che ad atti compiuti?

Questo sistema sarebbe così vago, così generico, così pericoloso che non potrebbe assolutamente accettarsi.

All'onorevole Nisco:

L'ONOREVOLE Nisco ha parlato come se il Ministero avesse teso un tranello.

**Nisco.** Ma no! ma no!

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Qui si tratta dell'economia generale della legge, e, se si vuole, è l'eterna discussione che si è sempre riprodotta in questa controversia, della maggiore o minore ingerenza delle Casse speciali, e della più o meno estesa azione del potere centrale; è la questione che rivivrà e sarà rimessa in campo, io credo, finchè non avremo finita la discussione fino all' ultimo articolo e fors'anche fino ad un articolo dopo l' ultimo (*Si ride*) di questa legge che stiamo discutendo.

L' onorevole Nisco sa quale sia la questione che io ho riservata? La questione riservata è l' ingerenza nei fondi speciali delle Casse.

Io ho detto che questa questione si doveva proporre all'articolo 24 della legge, perchè in quel caso si sarebbe determinato in quali limiti dovesse aggirarsi l'azione delle Casse, disponendo dei fondi che nell'economia di questa legge sono riservati alla loro libera disposizione. Ecco la questione che fu riservata.

Del resto prego l'onorevole Nisco a riflettere che, a meno che si vogliano sovvertire, non soltanto le disposizioni speciali, ma l'economia generale della legge, è impossibile far ciò che egli propone.

Quando non si distinguano i fondi comuni dai fondi speciali, a cosa serve tutta la discussione su cui la Camera si è pronunciata già tante volte dell' ingerenza necessaria che si è riservata al Governo per disporre dei fondi comuni, se veniamo a stabilire che la Cassa speciale, una

volta indicato il bisogno, una volta stabilita la cifra complessiva dal ministro, questa determinazione non sarà fatta che sopra bisogni chimerici, avendo le singole amministrazioni facoltà di cambiare tutte le erogazioni?

L'articolo 20 dice che sono trasmessi i prospetti degli imprestiti colle necessarie giustificazioni; dunque è su questi prospetti che il Ministero delibera. Se questi prospetti non debbono più servire di base nello stabilire gl'imprestiti, verrà a mancare qualsiasi fondamento.

A che servirà che si facciano queste comunicazioni? Non sarebbero che lavori burocratici inutili e spese d'amministrazione di più, ma non vi sarebbe niente di serio in simili disposizioni.

Io torno adunque a ripetere che, se si vuol ritornare sulla autonomia assoluta delle Casse dal potere centrale, questa questione può pregiudicarsi qui, come si è proposto di pregiudicarla altrove; ma, se si vuole che il potere centrale abbia pei fondi comuni quella suprema ingerenza che gli è assolutamente necessaria, se si vuole la regolarità, il prestigio e la sua efficacia e che il potere centrale eserciti utilmente le sue funzioni, bisogna stabilire l'ingerenza dell'amministrazione locale entro quei limiti che sono necessari all'adempimento del proprio mandato.

Del resto prego anche gli onorevoli proponenti di questo emendamento di riflettere che non c'è poi grande serietà nella loro proposta. Ma da chi sono nominati gli amministratori locali? Non sono forse nominati dal Ministero? Non ha egli facoltà di rimuoverli? È forse un corpo che nasca dal sistema elettorale, che abbia una giurisdizione sua propria, un'ingerenza, un'autorità non delegata? Dunque a che servirebbe? Potrebbero questi amministratori dipartirsi dalle istruzioni che il Ministero loro darebbe? Ma, in nome di Dio, facciamo, se si vuol fare il discentramento, qualche cosa di serio e di utile, ma lasciare a questi Consigli un'ingerenza, mentre il Ministero ha intera l'au-

torità e la responsabilità, non trovo, o signori, che queste proposte si possano seriamente discutere e sostenere.

**All'onorevole Mancini il quale aveva chiuso il suo discorso deplorando l'accentramento economico e politico che da questa legge sarebbe derivato e manifestando il timore che ne potesse essere danneggiata l'unità politica:**

Io non risponderò che brevi parole all'onorevole deputato Mancini, il quale nella risposta da me data, coll'unico scopo di esporre il sistema consacrato nella legge, ha veduto il finimondo, il concentramento amministrativo, la distruzione di tutte le dottrine economiche, e perfino un flagrante pericolo all'unità italiana.

Io prego l'onorevole deputato Mancini di notare che veramente non pare che possano reggere i confronti che egli ha fatti.

Se la Banca e la Cassa di sconto di Napoli hanno delle norme liberali, malgrado i pessimi Governi sotto i quali sono nate, questa è una delle poche fortune che è toccata a quelle provincie.

In mezzo a molte leggi e provvedimenti viziosi, esse hanno delle istituzioni di pregio; ognuno debbe ammetterlo.

Ma da ciò che si può indurre, nel caso concreto, se in quelle Casse non sono fondi della natura di quelli che affluiscono nelle Casse dei depositi e prestiti, e non si fanno identiche operazioni?

Io ripeterò ancora una volta che nelle Casse dei depositi e prestiti vengono dei fondi di natura tutt'affatto speciale, e che non si possono abbandonare ad amministrazioni che non siano sotto l'ingerenza diretta del Governo.

Vi sono i fondi della Cassa militare, quelli provenienti dalle surrogazioni. Qui dunque si tratta degl'interessi dell'esercito. Io vedo che si evita sempre dagli oppositori di

toccare quest'argomento; essi parlano invece di discentramento, di libertà, e di azione autonoma delle Casse.

Qui la questione di libertà parmi affatto fuori di proposito. Si tratta di fondi sacri, o signori, i quali obbligano il Governo ad assicurarli in modo il più sicuro e proficuo.

Del resto non illudiamoci. Se io ho detto che gl'impiegati sono sotto la dipendenza del Governo, è per mostrare che quando si parla di quest'autonomia non è una cosa di grande importanza.

Io capirei l'autonomia dei Consigli comunali, delle deputazioni provinciali, e dei Consigli regionali; ma quando si tratta di autonomia di amministratori e di impiegati nominati esclusivamente dal Ministero ed amovibili, questa autonomia io non la posso considerare che poco importante.

La contraddizione poi tra le disposizioni che si tratterebbe di adottare coll'emendamento Pisanelli e Restelli, com'è inteso dall'onorevole Mancini, e le disposizioni della legge è troppo evidente.

Ma, si dice, l'articolo 21 non deve pregiudicare queste questioni, l'articolo 21 vi è, perchè è stabilito nella legge che vi debbano essere fondi speciali e fondi comuni; e sopra questi fondi speciali devono avere un'ingerenza maggiore le Casse speciali che sono stabilite nelle varie parti dello Stato.

Se si vuol distruggere questo principio e questa distinzione, la Camera è padrona di farlo, ma dico che questa disposizione viene a contraddire i principii che sono stati già dalla Camera consacrati.

Non bisogna poi esagerare la importanza di queste disposizioni che s'intenderebbe d'introdurre con la legge. Sta in fatto che queste disposizioni sono in vigore dove non c'è mai stato sospetto che fossero meno che rispettate ed onorate le libertà tutte; non dirò della Francia, ma del Belgio. Le disposizioni della Cassa dei depositi e prestiti

nel Belgio, sono appunto sulla base di quelle che il Governo ha sostenuto in questa legge.

**Mancini.** Vi è un'unica Cassa!...

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Vi è un'unica Cassa, e qui se ne fanno molte; ma questo muta gli uffici del Governo? E non si è fatto molto nel senso di affidare nuove ingerenze alle diverse Casse? Io vedo che una grande, quasi l'intera massa degli affari si cominciano e si finiscono presso le Casse speciali, vedo la differenza enorme tra l'amministrazione precedente e l'attuale.

Nell'amministrazione precedente non eravi una sola domanda di prestiti che non venisse presentata all'amministrazione della Cassa centrale, che non fosse quivi esaminata e risoluta; invece col nuovo sistema, nemmeno una di queste domande, nemmeno una delle carte giustificative degli imprestiti verrà alla sede centrale del Governo, ma vi verrà solo la notizia degli affari con quegli estremi che ne giustificano la regolarità, che giustificano la convenienza degli imprestiti e la sicurezza dell'impiego delle somme delle quali il solo Stato risponda.

Ma questo si chiama accentramento? O signori! Evidentemente l'onorevole Mancini ha esagerato i suoi giudizi e le sue estimazioni, ed io quindi persisto nelle mie opinioni.

L'onorevole Vogezzi, relatore, annunzia che la Commissione, accogliendo l'idea dell'onorevole Restelli, e seguendo il suggerimento dell'onorevole Depretis di menzionare gli amministratori sotto il vincolo del voto conforme dei Consigli, ha formulato così l'articolo 22:

Gli amministratori delle Casse, previo voto conforme dei Consigli di amministrazione, deliberano i prestiti a favore dei comuni e dei corpi morali nei limiti dei fondi speciali e di quelli loro assegnati coll'ordinanza ministeriale, e ne stipulano i relativi contratti.

**Spiegazioni dell'onorevole Depretis all'onorevole Restelli che domandava al Governo esplicite dichiarazioni:**

Se permette, darò una spiegazione sul significato che il Mininistero attribuisce a questa proposta ed in quale senso può accettarla.

Il Ministero, se deve credere che gli amministratori da lui nominati non vorranno far proposte e poi dipartirsene, che vorranno quindi attenersi a quelle norme di leale amministrazione, cui deve attenersi ogni impiegato dello Stato; ed agire secondo le viste del Governo, in questo senso non può esservi difficoltà di accettare la proposta; la questione non sarebbe che d'interna amministrazione, e quindi di nessuna rilevanza. Ma, per essere schietti, se la Camera crede che, votandosi questo articolo, debbano gli amministratori avere *de iure,* la facoltà di mutare le loro proposte e dipartirsene, e di fare diversamente da quello ch'essi medesimi hanno indicato, il Governo in questo senso, siccome la proposta sarebbe poco meno che assurda, e, come ha detto il ministro per le finanze, anche immorale, non la potrebbe accettare.

**È approvata la formula proposta dalla Commissione, colla seguente aggiunta proposta dagli onorevoli Mancini e Pessina:**

Per la validità di queste deliberazioni non è necessaria l'approvazione del ministro delle finanze.

**Sulle disposizioni transitorie. — Agli onorevoli De Cesare e Mancini intorno al Banco di Napoli:**

Bisogna che io faccia notare agli onorevoli De Cesare e Mancini che quando si è esaminata questa legge in seno

alla Commissione, questa si è preoccupata di trovare una redazione tale che non pregiudicasse punto al Banco di Napoli.

Avrà veduto l'onorevole Mancini siccome nella relazione, con la quale il ministro Bastogi accompagnava questo disegno di legge alla Camera, dichiarasse che la Cassa dei depositi e prestiti era reclamata da ciò che cessava la Cassa d'ammortizzazione nella quale affluiscono i depositi giudiziari.

Ricordo che l'onorevole Massari, sollecitando, non so se in privato o in pubblico, i lavori della Commissione per la Cassa dei depositi e prestiti, si fondava appunto su questo, che, cessando la Cassa di ammortizzazione, in seguito alla nuova legge sul debito pubblico, era un imbarazzo se non si provvedeva Napoli di una Cassa di depositi e prestiti.

Dunque, quanto ai depositi giudiziari dei quali affluiscono i fondi alla Cassa d'ammortizzazione, mi pare che nè l'onorevole De Cesare, nè l'onorevole Mancini facciano punto opposizione.

Messa in disparte questa questione, vediamo se con l'istituzione delle Casse di depositi si viene a recare qualche perturbazione alla istituzione, così com'ella funziona attualmente, del Banco delle Due Sicilie.

Noti l'onorevole Mancini la differenza che la Commissione ha introdotta nella redazione della legge qual'era stata proposta dal ministro Bastogi, e quale fu poi definitivamente adottata dalla Commissione.

L'alinea proposto dal ministro Bastogi diceva che le Casse di depositi e prestiti dovevano succedere a quelle istituzioni governative che sotto qualsiasi nome fossero destinate a fare operazioni identiche e, aggiunge, *a ricevere depositi*. Questa frase generica fu intesa nel senso che potesse pregiudicare al Banco di Napoli, inquantochè esso vive di depositi. Quindi la Commissione, nella redazione definitiva di quest'articolo, modificò il progetto ministeriale e disse in modo preciso che erano solamente surrogate le Casse di depositi e prestiti a

quelle istituzioni governative che facevano *identiche* operazioni.

Ora esaminiamo se v'è identità d'operazioni fra quelle che sono fatte da una parte dalle Casse di depositi, e dall'altra dal Banco di Napoli. Mi permetterò, per esser breve, di esaminare le operazioni che fa la Cassa dei depositi e prestiti.

Le Casse di depositi, come si dice all'articolo 8, ricevono danaro a titolo di deposito fruttifero, non altrimenti. Ora riceve il Banco di Napoli denaro a titolo di deposito fruttifero? No; dunque non c'è identità d'operazioni. Le Casse ricevono in deposito titoli di rendita pubblica, o di rendite dei comuni e altri corpi morali. Ma in che modo si fa questa operazione presso la Cassa di depositi e prestiti? Si fa senza anticipazione, senza sovvenzione da parte della Cassa, anzi contro un corrispettivo pel deposito stesso, che così è un deposito nello stretto rigore della parola. Si fanno depositi simili presso il Banco di Napoli? No. Identica operazione si fa pei buoni del tesoro che si lasciano in deposito presso la Cassa. Lo stesso dicasi per quanto concerne il deposito di azioni di Società anonime od in accomandita.

Riguardo agl'imprestiti che fa la Cassa, sono limitate le categorie di persone civili alle quali si possono fare imprestiti, sono limitati gli scopi e sono anche limitate le condizioni. Il Banco di Napoli fa imprestiti di questa maniera? No. In ultimo nel progetto Bastogi all'articolo 8 era detto che « si riceveranno in deposito cambiali ed altri titoli commerciali di qualunque genere; » e siccome difficilmente era concepibile che il deposito di cambiali fosse fatto a titolo di puro deposito nel senso rigoroso della parola, e siccome ciò presentava inconvenienti amministrativi di varie specie, la Commissione ha esclusi questi depositi e limitate a questo riguardo le operazioni della Cassa.

Con la redazione proposta dalla Commissione, la quale ha limitato il numero e la qualità degli stabilimenti a cui do-

vesse succedere la Cassa dei depositi, fu tolto ogni dubbio pel Banco di Napoli.

Spero che l'onorevole Nisco, il quale ha studiato la questione del Banco di Napoli, ed anche quella della Cassa dei depositi, vorrà rendermi testimonianza che con la redazione della Commissione si è eliminato qualunque dubbio che l'istituzione della Cassa dei depositi e prestiti potesse venire a pregiudicare il Banco delle Due Sicilie. Vi è un solo pericolo, ed è questo: il Banco di Napoli riceve dai particolari delle somme a titolo di deposito infruttifero, la Cassa dei depositi e prestiti non potrebbe impedire, senza uno sconcio gravissimo, che i privati a Napoli avessero il beneficio di fare un deposito anche nella nuova Cassa. Ma faremo noi cosa giusta, cosa conciliabile, cosa che si potrebbe tollerare all'età nostra, con l'interdire ai Napoletani di fare dei depositi volontari, quando lo credono, a titolo di deposito fruttifero, a mitissimo interesse, in questa nuova istituzione che sarebbe fondata in Napoli? Io non credo che ciò si possa ammettere. Concludo adunque che nessun pericolo ne verrà pel Banco di quell'illustre città.

**E dopo discussione su questo argomento, a cui presero parte gli onorevoli Mellana, Crispi, Nisco, Castellano ed i ministri: delle finanze, onorevole Sella, dell'agricoltura e commercio, onorevole Pepoli, la Camera approvò il seguente ordine del giorno:**

La Camera, ritenuta la dichiarazione del Ministero che nulla è innovato nell'ordinamento e nelle attribuzioni dei Banchi esistenti nelle provincie napoletane e siciliane, e delle amministrazioni dipendenti dai medesimi che continuano a rimanere in vigore, tranne per quanto concerne i depositi di cui all'articolo 7, pei quali alla Cassa sinora destinata a riceverli restano sostituite le Casse di depositi e prestiti istituite con la presente legge, passa all'ordine del giorno.

**Approvato dalla Camera dei Deputati a scrutinio segreto nella seduta del 2 agosto 1862 (Voti favorevoli 179, contrari 46, astenutisi 3) questo disegno di legge andò in discussione al Senato del Regno il 18 novembre 1862: ed essendo stato respinto l'articolo 1°, la discussione fu troncata ed il disegno di legge fu ritirato.**

**Presentato al Senato un nuovo disegno di legge il 24 novembre 1862 dall'onorevole ministro delle finanze, Sella, fu riferito dall'onorevole senatore Ceppi il 21 aprile 1863 e discusso ed approvato da quel Consesso nelle tornate 23 e 24 aprile.**

**Al Gabinetto Rattazzi, di cui faceva parte l'onorevole Depretis, era succeduto l'8 dicembre 1862 il Gabinetto Farini ed a questo il Gabinetto Minghetti il 24 marzo 1863. — All'onorevole Depretis era succeduto l'onorevole Menabrea nel Ministero dei lavori pubblici.**

**Presentato alla Camera dei Deputati il 25 aprile 1863 dall'onorevole Minghetti presidente del Consiglio, ministro delle finanze, il disegno di legge approvato dal Senato, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Di San Donato, Bonghi, Cassinis, De Filippo, Mari, Vegezzi Saverio, Colombani, Sanguinetti e Depretis il quale presentò alla Camera il 12 maggio 1863 la seguente relazione:**

SIGNORI! — Vivamente reclamato da molte parti del regno, ritorna innanzi a voi il disegno di legge per la istituzione delle Casse dei depositi e prestiti.

La vostra Commissione non crede di farvi la esposizione delle varie fasi per le quali è passato questo importante schema di legge, chè al certo ognuno di voi le rammenta, dirà solo che il progetto da voi adottato nella seduta del 2 agosto del passato anno non potè essere accolto in tutti i suoi principii e in tutte le sue disposizioni nell'altro ramo del Parlamento.

Il concetto, che diremo fondamentale, che prevalse nell'altra Camera era manifestato dal suo Ufficio centrale allorchè da un lato sosteneva siccome nell'ordinamento di così importante ed utile istituzione per tutto il regno convenisse allontanarsi il meno possibile da quelle basi che già ottennero una sanzione parlamentare con le leggi del 30 giugno 1857 e 11 febbraio 1859 per la ricostituzione di

quella Cassa dei depositi e prestiti che già fece così buona prova nelle antiche provincie del regno; e dall'altro lato dichiarava di riconoscere la convenienza di fare tutte quelle concessioni ai desiderii di un largo discentramento che erano conciliabili col buon andamento del servizio e con gl'interessi dello Stato strettamente collegati con questa istituzione, della quale è solo responsabile e mallevadore.

Questo giudizio manifestato dal suo Ufficio centrale, fu confermato dall'altra Camera nella seduta del 18 agosto, anno passato, col rigetto del primo articolo del progetto di legge, e tuttavia non si procedette oltre nella discussione certamente nell'intendimento d'indurre il Ministero a presentare esso medesimo un altro disegno di legge che potesse conciliare le viste dei due rami del Parlamento nell'interesse del maggior bene della cosa ed anche per dimostrare il rispetto che si debbe ai serii studi ed alle gravi discussioni che ebbero luogo nel vostro seno.

Queste cose, o signori, la vostra Commissione ha creduto di notare, perchè sappiate che in questa discrepanza di viste fra i due rami del Parlamento furono scrupolosamente osservati quei delicati riguardi che i grandi poteri dello Stato debbono costantemente conservare fra di loro.

Ritirato il primo disegno di legge, ne fu presentato un secondo dal ministro Sella nella seduta del 24 novembre scorso, nel quale le Casse dei depositi e prestiti sono mantenute fra esse indipendenti, ma però è per tutte stabilito un centro comune dove si debbono raccogliere le contabilità delle operazioni di ciascuna Cassa, compilarsi il resoconto generale, riunirsi le proposte dei prestiti e le domande per assegnazioni di fondi, tenersi il conto comune di depositi per surrogazioni militari, proporsi le assegnazioni dei fondi e le concessioni dei prestiti che debbono decretarsi dal ministro per le finanze.

A questo progetto che si accosta in molte parti a quello che vi era presentato dalla vostra Commissione, furono fatte

diverse modificazioni alle quali annuiva il Ministero ed ottennero la sanzione dell'altra Camera. Sostanzialmente anche in tal modo modificato, il progetto che vi è sottoposto si accosta a quello che la vostra Commissione vi presentava nella seduta del 17 giugno dell'anno passato.

La vostra Commissione, o signori, ha notato le differenze tra il progetto che vi è in oggi presentato e quello che voi approvaste nella seduta del 2 agosto. Queste differenze sono abbastanza notevoli; tuttavia, a giudizio della maggioranza de' vostri commissari, esse non sono tali da differire ulteriormente il beneficio che le popolazioni aspettano da questa istituzione.

Parve alla maggioranza della vostra Commissione che un'alta convenienza politica dominasse la questione che si è agitata e si agita in questa come in altre leggi, quella cioè di un maggiore o minor discentramento amministrativo. Importa che le opere pubbliche, e massime le comunali e provinciali, siano sviluppate su larga scala in tutto lo Stato, per affrettare quei risultati che sono la conseguenza naturale, ma talora non abbastanza sollecita delle accresciute ricchezze. Ora a questo fine mezzo potente e sperimentato si è l'aiuto di questa istituzione delle Casse dei depositi e prestiti. Questa considerazione dovrebbe, a giudizio della vostra Commissione, dominare tutte le altre, ed è in questa credenza e nella fiducia di averla comune con voi ch'essa vi propone di approvare la legge senza alcuna modificazione.

**Nella seduta del 13 maggio 1863 il disegno di legge fu senza discussione approvato anche dalla Camera dei Deputati. (Voti favorevoli 195, contrari 12).**

**(Legge 17 maggio 1863, n. 1270).**

# Convenzione pel servizio postale e commerciale di navigazione tra Ancona ed Alessandria d'Egitto

**Il disegno di legge per approvare tale convenzione, proposto il 31 gennaio 1862, dall'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, fu esaminato dalla Commissione composta dei deputati Pepoli, Conti, De Cesare, Mari, D'Ayala, Susani, Marliani, Scocchera e Vacca relatore, questi riferì alla Camera l'11 aprile 1862.**

## CAMERA DEI DEPUTATI

### Seduta del 5 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO

**In principio della discussione l'onorevole Macchi accenna ad una nuova offerta presentata e chiede che essa sia rinviata all'esame della Commissione. — L'onorevole Massari domanda spiegazioni su questa offerta agli onorevoli Peruzzi e Depretis; e questo quale ministro dei lavori pubblici risponde:**

NON CREDO che l'onorevole mio antecessore potrebbe dare informazioni precise sulla proposta a cui ha accennato l'onorevole Macchi, cioè sulla proposta recente, se non erro, del signor Moore...

**Macchi.** Precisamente.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Io dirò alla Camera che di queste proposte, alla vigilia della discussione di un disegno di legge come l'attuale, me ne giunge ordinariamente qualcuna, e credo che lo stesso sia sempre avvenuto anche ai ministri precedenti.

In fatto di servizio postale marittimo mi furono presentate varie proposte due delle quali parlano del progetto in discussione. Me ne furono anche presentate delle altre, e su di esse non vi sono stati che princípii di trattative col Ministero, senza venire ad alcuna determinazione.

Fra le proposte più recenti una è del signor Moore, il quale ha rinnovata una sua proposta con un foglio litografato, nel quale è scritto a penna quanto si riferisce all'Italia, per modo che mi pareva fosse preparato per più parti del mondo. Con questo non voglio dire che non sia una proposta seria.

Quanto alle altre proposte che furono presentate in questi giorni, il Ministero ha chiesto informazioni sulla serietà delle proposte, ha indagato se i proponenti potrebbero fare i depositi per dar consistenza ai loro progetti, ma fino ad ora nulla di concludente ho ottenuto, come potrò spiegare alla Camera.

Debbo aggiungere che oggi stesso mi fu presentata una lettera relativa ad una di queste ultime proposte; la lettera ha la data del 5 luglio, ed io non ho ancora avuto il tempo di leggerla, poichè appena l'ho ricevuta, c'è stato Consiglio dei ministri, poscia sono venuto alla Camera, e a dir vero credeva che la legge che si trovava in discussione occupasse tutta la tornata. Però, se la Commissione lo crede, io potrei rimetterle tutte le carte che si riferiscono a queste proposte, che ho portate con me, e se la Camera acconsente di rimandare questa discussione a lunedì, la Commissione potrebbe prenderne cognizione; in caso diverso io ne farò relazione alla Camera.

**Indi soggiunge:**

Solamente vorrei dichiarare alla Camera che qualunque sia il conto che si possa fare delle proposte a me pervenute quando questa legge apparve all'ordine del giorno,

io non avrei mancato di darne conto alla Camera durante la discussione. Ma queste proposte quasi tutte mi esprimevano il desiderio che si sospendesse la discussione del disegno di legge.

Ora, a queste domande io non ho voluto acconsentire, perchè per sospendere la discussione di un disegno di legge ci vuole qualche cosa di ben serio, massime quando la proposta di legge si riferisce ad un contratto veramente serio ed appoggiato ad un deposito di un mezzo milione già effettuato da quattro o cinque mesi.

Però io ripeto, che di entrambe le proposte potrei dar conto alla Camera. Se la Commissione e la Camera lo consentono, non vedrei mal volentieri che la discussione fosse rimandata a lunedì, tanto più per non aver neanche molta speranza, attesa l'ora in cui siamo ed il poco numero di deputati presenti, di poter venire ad una votazione nella seduta d'oggi.

**Sulle sospensive proposte dagli onorevoli Bixio e Macchi:**

FACCIO solamente osservare che passa una differenza notevole fra la proposta Bixio e la proposta Macchi.

La proposta dell'onorevole Macchi è sospensiva nello stretto senso della parola, perchè lascia poi intatta la questione di merito, ma la proposta dell'onorevole Bixio non solo non lascia intatta la questione di merito, ma la risolve e la risolve in senso negativo perchè comincia con le parole: « La Camera non approva la convenzione. » Che cosa vuol dire non approvo la convenzione? Vuol dire rigetto la legge.

Evidentemente dunque, in qualunque forma la si voglia considerare, la proposta dell'onorevole Bixio non mira ad altro che a respingere la legge. Così tutti i ragionamenti che l'onorevole Bixio metterà in campo per sostenere la

sua proposta, saranno combattuti da quelli che vorranno respingere queste sue proposte ed approvare la legge.

Avverto quindi che c'è questa grave differenza fra le due proposte e perciò pregherei la Camera a risolvere innanzi tutto la proposta dell'onorevole Macchi.

**All'onorevole Bixio:**

Lo Stato ed il signor Palmer hanno fatto fra loro un contratto.

Il signor Palmer ha guarentito la sua stipulazione col deposito d'un mezzo milione, ed il contratto comincia ad aver effetto nelle sue pratiche conseguenze cinque mesi dopo l'approvazione fatta per legge della convenzione medesima. Crede l'onorevole Bixio che sarebbe ragionevole il mettere il signor Palmer in questa singolare condizione che egli dovesse lasciare un mezzo milione in deposito a disposizione del Governo ed aspettare fin quando piacesse al Parlamento di discutere la sua proposta? No, o signori, se si adottasse un simile espediente non so chi verrebbe ancora a stipulare contratti con lo Stato. Evidentemente bisogna risolvere la questione; essa del resto è abbastanza grave e non deve rimanere sospesa.

Gli stessi ragionamenti messi avanti dall'onorevole Bixio dimostrano quanto importi entrare nel merito della questione e risolverla. Bisognerà quindi entrarvi e francamente, perchè tutto quello che si riferisce alla marina è materia troppo grave per potervi passar sopra leggermente, e formar soggetto di controversie cavillose, da avvocato, come suole qualche volta sfuggire all'onorevole Bixio.

Quando entreremo nella discussione io mi riservo di dire come io consideri questa questione, quale sia la mia opinione; la Camera poi deciderà la controversia secondochè essa crederà meglio nell'interesse della cosa pubblica; ma io la prego

di riflettere che non si può ammettere un proposta sospensiva, la quale fa al contraente una posizione che onestamente non gli si può fare.

**Seduta del 7 luglio 1862.**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**L'onorevole Bixio presenta il seguente ordine del giorno:**

**La Camera non crede di poter discutere il progetto di convenzione postale fra Ancona ed Alessandria d'Egitto, se prima il Consiglio del contenzioso diplomatico non ha emesso il suo parere sulla questione internazionale contemplata nel progetto ed, in attesa, passa all'ordine del giorno.**

QUI la Camera vede agitarsi innanzi a sè due diverse questioni, una pregiudiziale, l'altra sostanziale e sul merito. La questione pregiudiziale è quella che formò oggetto delle prime osservazioni dell'onorevole Bixio, il quale diceva esservi irregolarità nel disegno di legge, il signor Palmer non esser cittadino dello Stato, essere desso suddito inglese, non poter esser quindi proprietario di bastimenti da coprirsi con la bandiera nazionale; nel nostro paese la legge marittima volere che i bastimenti che portano bandiera nazionale siano nella totalità posseduti o da sudditi dello Stato o da persone che abbiano dimorato nello Stato per un decennio. Credo che queste siano state le sue osservazioni, osservazioni che parvero a molti assai gravi, massime per le conseguenze che se ne traggono.

Egli ancora diceva: la marina è tal cosa sulla quale la Camera deve procedere con tutto il rigore, con la più

severa vigilanza, non deve questo essenziale interesse essere affidato ad altri che ad Italiani.

Io pure riconosco la gravità delle sue osservazioni, più, come dissi, per le conseguenze accennate dall'onorevole Bixio, che pel fondamento di diritto che queste osservazioni possano avere; perchè quantunque la legge di navigazione stabilisca che i bastimenti debbano essere per totalità posseduti da sudditi o da persone che abbiano dimorato nello Stato per dieci anni, noi facciamo adesso un'altra legge, e quindi per gl'interessi interni, limitandosi alla questione di diritto, con questa legge si può ben derogare alla legge precedente.

**Bixio.** Come hanno fatto in Inghilterra.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Ma l'onorevole Bixio ha sentito che io ho accennato due punti da lui notati: finora ho parlato del primo e non ne ho disconosciuto la gravità.

Vengo alla questione della legge inglese. Egli dice: quando questi bastimenti saranno proprietà di un inglese, voi, che non potete fare le leggi inglesi, vi troverete esposti a vedervi questo materiale sparire dalle mani quando ne avrete maggiormente bisogno.

Questo ha formato oggetto speciale degli studi della Commissione, la quale appunto ha desiderato d'illuminarsi vieppiù e di sentire qualcheduno che appartenesse al contenzioso diplomatico per risolvere la controversia.

Nell'ultima seduta l'onorevole Peruzzi aveva indicato come questa questione fosse già risolta precedentemente: io ho fatto ricerca nelle carte del Ministero, se veramente vi fosse una risoluzione precisa ed in caso identico, ma non l'ho trovata che in un caso che ha qualche analogia, cioè quando un bastimento inglese diventa bastimento coperto da bandiera italiana: a questa mutazione non havvi difficoltà come non v'ha difficoltà a che un bastimento coperto da bandiera italiana ridiventi poi proprietà inglese.

La questione sia pure maturamente esaminata dalla Commissione, io lo concedo, perchè credo che questo dubbio deve esser tolto di mezzo; però non devo tacere alla Camera che il signor Palmer, il quale essendo principalmente un costruttore ed avendo forse già impegnato i suoi capitali nella costruzione di bastimenti e depositato 500,000 lire da alcuni mesi, desidera naturalmente che questa convenzione non sia annullata; il signor Palmer ha fatto una dichiarazione che io sottometterò alla Camera o rimetterò alla Commissione perchè veda se basti a dissipare i suoi dubbi. Con questa dichiarazione il signor Palmer, prima che lo Stato siasi impegnato maggiormente mediante un pagamento di sussidio, cioè prima che avvenga la consegna dei bastimenti contemplati nella convenzione e che egli possa ritirare il quarto dei sussidi stabiliti dalla legge, si obbliga di mettere al suo posto un cittadino che avrà sudditanza italiana, ed avrà requisiti legali perchè non possa mai essere messo in dubbio che i bastimenti siano proprietà italiana.

Con questa dichiarazione io credo che, se non sono interamente dissipati i dubbi, lo sono però in gran parte.

Non so pertanto quale altra eccezione si possa fare; si desidera egli che si faccia questo servizio postale tra Ancona, Brindisi e l'Egitto? Si dice che si desidera, almeno l'onorevole Bixio l'ha detto poco fa; egli consente che si faccia subito; ora le condizioni che figurano nel contratto Palmer vi paiono esse vantaggiose? Qui è la seconda più sostanziale questione.

Se un italiano, che sia, ben inteso, persona rispettabile, si presentasse invece di Palmer, sareste voi disposti a sancire poi il capitolato che avete dinanzi? Bene, allora esaminiamo questa questione. Vediamo il capitolato, lo si discuta. Se non vi sarà più dubbio che un inglese debba essere il proprietario di questi bastimenti, io veramente non so veder motivo per cui questo disegno di legge non possa essere discusso ed approvato.

Io però, non volendo assolutamente influire per ciò che riguarda questo contratto, al quale fino ad un certo punto sono estraneo, quantunque riconosca la necessità di aumentare il nostro naviglio e massime di migliorare il servizio postale marittimo; quantunque riconosca l'altissima importanza di stabilire un servizio di navigazione tra i porti di Ancona o Brindisi (il porto di Brindisi sarà il capo-linea di una strada ferrata da qui a due anni e mezzo, ossia al 1° gennaio 1865) e l'Egitto; quantunque io sia convinto che vi è un interesse grande di preoccupare questa via dei rapporti tra l' Oriente e la parte più commerciante e più ricca d'Europa, tuttavia, non volendo per nulla pregiudicare tale questione, io rimetto alla Commissione la dichiarazione del signor Palmer, e per parte mia desidero che sia fatto esame coscienzioso e profondo, onde il voto della Camera possa essere pienamente illuminato su questa importante controversia.

**Bixio.** Domando la parola.

**Presidente.** È prima iscritto il deputato Romano Giuseppe, poi...

**Valerio.** Pregherei che fosse data lettura della dichiarazione.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* La dichiarazione che mi fu rimessa è la seguente:

« Il sottoscritto, quale procuratore del signor Mark Palmer, e per di lui conto ed ordine, si obbliga, prima d'incominciare il servizio, di fare la cessione della proprietà dei bastimenti o ad un nazionale o ad una persona domiciliata da oltre dieci anni nei regi Stati, come viene prescritto dall'articolo 51 delle regie patenti 13 gennaio 1827, affinchè i piroscafi destinati al servizio postale marittimo fra Alessandria d'Egitto ed Ancona o Brindisi abbiano nazionalità e bandiera italiana, e di fare mantenere il pegno convenuto all'articolo 3 della scrittura.

« A guarentigia di tale obbligazione il signor Palmer non potrà chiedere nè le anticipazioni, nè le sovvenzioni convenute nella scrittura 2 gennaio 1862 sino alla esecuzione di quanto sovra.

« Torino, 7 luglio 1862. »

*firmato:* . . . . . .

In seguito a questa dichiarazione, io per parte mia consentirei, e credo che la Camera farebbe egregiamente ad aggiungere alla convenzione un articolo per dichiarare che la convenzione non dovrebbe aver effetto se non nel caso in cui un suddito italiano, fornito delle qualità volute dalla legge, sia il proprietario dei bastimenti in questione prima che cominci il servizio.

**In risposta ad osservazioni dell'onorevole Romano Liborio:**

Io non posso assolutamente ammettere quello che ha detto l'onorevole Romano, cioè che tutti i contratti del Governo italiano si fanno senza l'asta pubblica. Ciò, mi permetta che glielo dica, non è conforme al vero. L'asta pubblica è la norma consueta di tutti i contratti, e la più gran parte di essi si fa dalle amministrazioni, usando la pubblica concorrenza.

È vero che a questa norma vi sono state, e vi saranno anche per l'avvenire, delle eccezioni; ma alcune di esse son contemplate e garentite dalle leggi, come avviene nel caso attuale.

Del resto, poichè l'onorevole Romano parlava della convenienza di esperimentare sempre l'asta pubblica, ed anche nel caso attuale, io gli osserverò che, se il Ministero avesse creduto, aprendo un incanto su questo servizio, di avere concorrenti che avessero presentate condizioni accettabili, non avrebbe certamente mancato di farlo.

Il Ministero ha lungamente aspettato che alcuno si presentasse per assumere questo contratto, e non avendo trovate condizioni migliori, ha accettata la presente convenzione.

Del resto sono già sei mesi che il paese conosce questa convenzione: vi è dunque stato un tempo più che sufficiente perchè si sviluppasse anche questa tarda concorrenza, e si presentassero al Governo altre proposte; ma nessuna proposta accettabile è stata presentata. Se qualche idea venne in campo, fu sopra basi tutt'affatto diverse da quelle che era nelle intenzioni del Governo di accettare; trattavasi di proposte differenti assai, più estese di quelle sulle quali il Governo intendeva di addivenire ad una convenzione da sottoporsi al voto del Parlamento.

Dunque nessun inconveniente c' è stato.

Io prego poi l'onorevole Romano a persuadersi che nessuno è più interessato del Governo ad attenersi al sistema dell'asta pubblica, che lo esonera da una parte di responsabilità, perchè quantunque sappia che la calunnia non si può sempre evitare, tuttavia è sempre preferibile il diminuirne non le cause, ma i pretesti, attenendosi quanto più lo si possa al sistema dei pubblici incanti.

**All'onorevole Bixio, il quale proponeva che questo disegno di legge fosse trasmesso al Consiglio del Contenzioso diplomatico, perchè lo esaminasse sotto tutti i suoi aspetti e indipendentemente dalle idee di partito:**

VORREI pregare gli onorevoli membri di questa Camera, e quelli specialmente che hanno preso parte a questa discussione, di non portare una questione tutt'affatto amministrativa, e che deve essere discussa pacatamente, nel campo agitato della politica.

Non bisogna poi credere, e prego l'onorevole Bixio a persuadersene, che in qualunque disegno di legge si debba sempre produrre la questione di partito.

Io dichiaro per mia parte che non faccio dell'adozione di questo disegno di legge o del suo rigetto, o delle modificazioni che vi possa portare la Camera, una questione di partito. (*Bravo!*)

Io credo che sia una questione sulla quale la Camera può discutere tranquillamente, sulla quale ci può essere discrepanza, ma sulla quale non si potrebbe fare assolutamente una questione politica.

Io credo che non diversa dalla mia sarebbe l'opinione dell'onorevole Peruzzi, quando sedesse a questo banco.

Fatte queste dichiarazioni, mi permetta la Camera qualche osservazione su quanto venne detto dall'onorevole Bixio.

L'onorevole Bixio ha fatto un lungo discorso, nel quale, mi permetta di dirlo, mi è sembrato che in qualche parte contraddicesse sè stesso.

Ha detto innanzitutto che in una cosa di tanta importanza come è la marina a vapore, noi non dobbiamo procedere sul dubbio. Dobbiamo essere sicuri di quello che facciamo. Ha detto: guardate le altre nazioni, vedete come l'Austria ha ingrossate le forze navali, guardate quello che ha fatto l'America, e i miracoli dell'Inghilterra, e quello che fa la Francia; noi abbiamo nulla, e voi volete che ci fondiamo sul dubbio per creare le nostre forze marittime?

**De Cesare.** Ma prolunghiamo la discussione! Domanderei la parola per una mozione d'ordine.

**Presidente.** Parlerà dopo.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Mi permetta l'onorevole De Cesare, vedrà che sono nella questione, ma ci vuole un po' di tolleranza nella Camera; le interruzioni sono la vera maniera di prolungare le discussioni. (*Bravo! Bene! a destra*).

Permetta l'onorevole Bixio gli dichiari che sono perfettamente d'accordo con lui, e che se avessi il più piccolo dubbio che le forze, le quali noi vogliamo creare col danaro dello Stato, ci potessero essere tolte in un momento

di guerra, per nulla io darei la mia adesione a questo disegno di legge. Ma io confido che, massime in seguito alle dichiarazioni fatte dal signor Palmer, noi non veniamo già ad avere per concessionario uno straniero, non veniamo a concedere una delle più importanti delle nostre linee marittime ad un forestiero, e nemmeno veniamo a trattare con un incognito; noi veniamo a stipulare un contratto serio, un contratto nel quale non ci deve essere nessun dubbio che i bastimenti debbano appartenere ad Italiani, non ci deve essere nessun dubbio che la direzione del materiale deve essere affidata ad Italiani, non vi dev'essere nessun dubbio che il Governo, in caso di guerra, possa impadronirsene, non vi deve essere dubbio che l'Inghilterra, od altra potenza, in tempo di guerra, possa portarci via questo materiale per cui avremo fatto così rilevanti sacrifizi.

Su tale questione siamo dunque perfettamente d'accordo, anzi credo che, quando la questione si potesse esaminare pacatamente, si potrebbe risolvere fino da questo giorno. Ma desiderando che la questione, in sè grave, sia studiata dalla Commissione, io non ho avuto difficoltà di aderire perchè, esaminata la nuova fase in cui questa discussione è entrata, la Commissione veda di illuminarsi meglio. Si avrà ricorso, se fia d'uopo, al Consiglio del contenzioso diplomatico, ed il più prontamente possibile, giovedì, perchè credo la questione sia ormai tanto semplice che può essere risolta fra breve. Quindi non mi pare che vi siano tutte quelle complicazioni che indicava l'onorevole Bixio.

Dopo questa dichiarazione mi permetta l'onorevole Bixio di fargli anche un'altra osservazione.

Se realmente noi otterremo questo risultato, crede l'onorevole Bixio che noi potremo accettare il disegno di legge così com'è fatto?

In principio io credeva che tale fosse la sua opinione, ma poi, mi permetta glielo dica, discutendo il merito della legge, mi accorsi che non è questa la sua idea.

Infatti egli ha cominciato a dire che questa linea non è urgente, che su questa linea si dovrebbe aprire un concorso e darla in premio in certo modo ai nostri intraprenditori. Ma Dio buono! in questo modo non finiremo mai nulla.

L'onorevole Bixio veda che cosa avevamo, in fatto di servizio postale, un anno fa; avevamo nulla. Che cosa avremo l'anno venturo? Certamente non si sarà potuto raggiungere l'ideale, ma ad ogni modo avremo, se si adotta anche questa legge, quattro compagnie che in complesso avranno non meno di quaranta bastimenti, della portata di oltre 20,000 tonnellate, e, per cominciare, è già qualche cosa. Quaranta bastimenti a vapore che solchino i nostri mari, facendo un servizio pienamente regolare, con un percorso di 300,000 leghe all'incirca, non sarà certamente tutto quello che desideriamo, ma pure sarà qualche cosa, sarà un progresso notevole.

Se la Camera me lo permettesse, direi anche che cosa dovrebbe fare in seguito il Governo per avvicinarsi a quella meta la quale pure dobbiamo raggiungere; questo non è che il cominciamento degli sforzi che dobbiamo fare per avere una marina a vapore; ma io non voglio entrare in questo argomento in occasione di una questione incidentale.

Torno dunque a ripeterlo, le dichiarazioni che ho fatte sono tutte nel senso che non si debba lasciare dubbio sulla proprietà di questi bastimenti, sulla esclusione di qualunque pericolo che questo prezioso materiale ci possa essere tolto in momenti di bisogno.

Studi la Commissione questo punto di controversia, e ne riferisca giovedì: se giovedì la questione non sarà matura, se l'onorevole Bixio potrà credere che vi possa essere ancora qualche dubbio a risolvere, dirà alla Camera: signori, non c'è stato tempo sufficiente, e la Camera rimanderà la discussione. Ma, in nome di Dio, pensiamo a due cose, o signori: la prima che, dal momento che si riconosce la

importanza della marina, è improvvido partito abbandonarsi alla speranza di migliori offerte e respingere la legge, e precludersi la via ad avere un miglioramento nel nostro servizio postale marittimo; l'altra, che noi abbiamo una Casa rispettabile, la quale si è impegnata in un affare con lo Stato, pel quale ha dato una garanzia tale da rendere la contrattazione veramente seria.

Ebbene, nell'interesse dell'amministrazione, nell'interesse dello Stato e pel presente e per l'avvenire è necessario che tale questione, qualunque sia la risoluzione della Camera, sia il più prontamente che è possibile risolta. Io credo che le osservazioni esposte persuaderanno anche l'onorevole Bixio che il partito proposto dalla Commissione, di esaminare ancora la questione e venirne a riferire giovedì alla Camera onde essa possa portare il suo giudizio definitivo sulla controversia, è talmente ragionevole che io credo sarà da lui stesso e dalla Camera accettato.

**In risposta all'onorevole Mancini che aveva invitato il Ministero a fare eseguire studi ed indagini sullo stato della legislazione inglese per dissipare i dubbi sollevati dall'onorevole Bixio e nell'intento di salvaguardare gl'interessi nazionali:**

Io non ho difficoltà a far studiare la questione; ma prego l'onorevole Mancini ad osservare che la proposta della Commissione vi provvede nel senso stesso da lui manifestato.

Che cosa ha detto la Commissione? Ha detto: io intendo di studiare ancora la questione e la studierà col mezzo del contenzioso diplomatico se lo si crederà conveniente; ma ben inteso, rivolgendosi al Ministero perchè interroghi questo Consiglio, ovvero porrà il ministro stesso nella condizione di dare tutte le dilucidazioni necessarie a rimuovere tutti i dubbi; ma è la Commissione che deve poi riferire alla Ca-

mera sul risultato degli schiarimenti che darà il Ministero con quei mezzi che saranno acconci; ed essendo la Commissione che deve poi proporre un partito alle deliberazioni della Camera, io credo essere conveniente di fissare che nella seduta di giovedì sarà posta all'ordine del giorno la discussione di questa legge, se il Ministero e la Commissione saranno in grado in questo frattempo di risolvere questi dubbi.

Giovedì aprendosi la discussione, il relatore riferirà sul risultato degli studi fatti, e la Camera deciderà con cognizione di causa; che se mai questi dubbi non potessero essere rimossi, si fisserà un altro giorno e si prenderà un altro termine.

Io quindi prego nuovamente la Camera a far sì che la proposta della Commissione, a cui si è accostato il Ministero, sia messa ai voti ed approvata.

**È poi approvato un ordine del giorno della Commissione per rinviare a giovedì prossimo il seguito di questa discussione.**

## Seduta del 10 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TECCHIO.

**Il relatore onorevole Vacca riferisce a nome della Commissione sopra le nuove proposte e le altre questioni rinviate e se ne rimette al giudizio della Camera — L'onorevole Depretis fa la seguente avvertenza:**

Io ho chiesto la parola unicamente per dire alla Camera, che soltanto dopo le 11 di questa mattina mi è pervenuto sulla questione che si agita un parere del Consiglio sul contenzioso diplomatico, cosicchè io non ho avuto che il tempo di farne preparare una copia, e non l'ho ancora

letto per intero. Io ne ho qui una copia, e faceva conto, durante la seduta, di comunicarla alla Commissione.

**Macchi.** La faccia leggere.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* È un poco lunga.

**Presidente.** Non interrompa il ministro.

**Macchi.** Chiedo la parola per una mozione d'ordine.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Perdoni. Io non ho ancora esaminato questo parere; desidererei di esaminarlo e di conferire con la Commissione, per vedere quali possono essere gli accordi ancora possibili su quest'argomento. Sarei quindi d'avviso che allo stato attuale delle cose non si possa oggi intraprendere la discussione su questa legge. La Commissione dovrebbe aver la compiacenza di fissare essa stessa una seduta, nella quale, dopo avere esaminato questo parere, venisse poi alla Camera non per interrogarla, come ha fatto l'onorevole relatore della Commissione, ma per proporre una soluzione di questa già oramai troppo lunga pendenza.

**L'onorevole Bixio, dopo aver mosso censura che da un membro della Commissione si fosse chiesto telegraficamente parere all'avvocato dell'ammiragliato inglese, propone il rinvio di questa discussione a quando il Ministero e la Commissione saranno pronti. — L'onorevole Depretis risponde:**

PRIMA di tutto è bene che l'onorevole Bixio sappia che non è certamente il Ministero il quale ha cercato il parere di un giureconsulto straniero col mezzo del telegrafo.

**Bixio.** Non ho detto che sia il ministro.

**Depretis,** *ministro dei lavori pubblici.* Io non so chi abbia cercato questo parere, il fatto sta che il Ministero non ricorre sicuramente all'estero per avere dei pareri sulle cose del paese

Riguardo poi al rimandare la discussione per qualche seduta ancora, noterò all'onorevole Bixio che nell'ultima

tornata in cui si è parlato appunto di questo affare io ho detto chiaramente che se avremmo avuto a tempo il parere dei Consigli a cui il Ministero si rivolgerà per illuminarsi su questa pratica la discussione avrebbe luogo giovedì, altrimenti la si sarebbe rimandata. Dunque non mi pare che in questo vi sia motivo di far rimprovero ad alcuno.

Come ho detto, la relazione fatta da uno dei Consigli a cui ricorse il Ministero venne soltanto questa mane, ed io credo che sia necessario esaminarla, giacchè questo parere è discutibile ed amerei che la Commissione lo esaminasse maturamente.

Se il fissare la discussione a domani sembra troppo vicino, io non ho difficoltà di prolungarla ancora; mi sembra tuttavia che quando e Ministero e Commissione, che appunto sono quelli su cui pesa la responsabilità delle conclusioni sulle quali sarà la Camera interrogata, sono d'accordo per fissare il giorno di domani, io non vedo perchè altri vi si opporrebbe.

Dunque io sono agli ordini della Camera, e lascio per mia parte alla Commissione di fissare il giorno in cui essa crederà di poter sottoporre al voto della Camera una risoluzione in proposito.

**A proposta dell'onorevole Chiaves la Camera delibera di procedere oltre nella discussione del disegno di legge; ma, datasi lettura del parere del Consiglio del contenzioso diplomatico, gli onorevoli Bixio e Macchi propongono la sospensiva. — L'onorevole Depretis osserva:**

Io NON faccio che una semplice osservazione alla Camera rispetto al rinvio a tempo indeterminato.

È una proposta questa che sarebbe pregiudicievole in generale all'andamento della pubblica amministrazione. Chi contratta con lo Stato, qualunque siano i vizi dei contratti, qualunque siano gli appunti che possono farsi alle

contrattazioni che il potere esecutivo ha stipulato e che viene a portare innanzi alla Camera, ha diritto, entro questi termini onesti, di vedere una decisione con la quale queste stipulazioni siano o approvate o respinte.

Quindi, che cosa viene a proporre l'onorevole Macchi con un rinvio indeterminato? Viene a proporre che uno il quale ha fatto un contratto in buona fede col Governo, debba tenersi impegnato, o debba aspettare i comodi, dirò così, dei poteri dello Stato, e non possa sapere quando sarà libero di attendere ad altri affari, di applicare i suoi capitali, già impegnati in queste opere, ad altre speculazioni. Questo sistema non è ammissibile, ed io credo che assolutamente non si potrebbe accettare una tale proposta.

**Ritirata la proposta di rinvio, la Camera prosegue nella discussione generale.**

**1ª Seduta dell'11 luglio 1862.**

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE POERIO.

**Discorso dell'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici:**

DIRÒ alla Camera quali sono i motivi pei quali il Ministero difende questo disegno di legge.

Io, o signori, non ho stipulata la Convenzione sottoposta alle vostre deliberazioni; ho trovato questo atto già compiuto sotto il precedente Gabinetto. [1]

Non ignorava, quando entrai al Ministero, che contro questo disegno di legge eransi elevate delle gravi obbiezioni

[1] Gabinetto Ricasoli.

e che avrebbe incontrato una seria opposizione dinanzi alla Camera.

Mi sarebbe stato facile allontanare da me ogni cura e liberarmi da qualunque responsabilità, abbandonando, dirò così, questo disegno di legge al suo destino, cioè alle vicende della discussione ed a qualunque giudizio che la Camera avesse voluto portare sopra di esso, rimanendomi neutrale sopra un atto del quale non poteva esser chiamato responsabile.

Ma in verità, o signori, io non ho creduto di potere seguire questo sistema. Mi è sembrato che, per debito di lealtà, per quell'osservanza che le amministrazioni che si succedono debbono avere verso quelle che precedettero, ma soprattutto per l'interesse della cosa pubblica, fosse mio dovere di esaminare questo progetto con la possibile attenzione, onde farmi su di esso un concetto mio proprio e giudicar da me stesso sulla sua utilità e sulla convenienza che nell'interesse dello Stato vi fosse per insistere onde fosse approvato dal Parlamento.

Quindi, o signori, allorquando ebbi risoluto di difendere innanzi alla Camera questo progetto, ciò feci pel motivo che, avendolo attentamente esaminato, l'ho trovato utile al paese, e degno dell'approvazione del Parlamento.

Certamente, o signori, io non reputo questa, come ho già avuto l'onore di dire, una di quelle questioni che assumono la gravità e l'importanza d'una questione personale e politica. No, o signori, l'ho già dichiarato, e lo ripeto: è questa una questione che non può altrimenti qualificarsi se non come una grave questione di interna amministrazione sulla quale può esservi dissidio od accordo tra noi senza per nulla mutare la nostra posizione nelle questioni politiche.

Il peggiore partito m'è sembrato, lo ripeto, quello di rimanervi indifferente, perchè la Camera ha sempre il diritto di conoscere l'opinione del Governo sopra ogni disegno di legge sottoposto alle sue deliberazioni.

Avendo adunque ben ponderato questo disegno di legge, l'ho in coscienza trovato degno dell'approvazione della Camera, perchè utile agl'interessi generali del paese.

Nell'entrare in questa discussione, la Camera deve permettermi che io risponda qualche breve parola ad alcune osservazioni fatte nei giorni precedenti, quantunque, per avventura, non sieno strettamente connesse con la legge che si discute; ma siccome in gran parte si riferiscono ad atti dell'amministrazione a me affidata, o sono eccitamenti a me diretti, prego la Camera di consentire che io esponga le mie considerazioni e le sottoponga al suo giudizio.

L'onorevole Bixio, più specialmente, nella seduta di ieri esaminò le questioni speciali che questo disegno di legge fa nascere, e poscia fece molte considerazioni generali intorno alla marina militare e mercantile d'Italia, ai bisogni relativi, come pure ai provvedimenti d'ogni specie che essa, a suo avviso, reclama. Egli ha posto, dirò così, dinanzi a sè come specchio e fondamento dei suoi ragionamenti e punto di partenza per le sue considerazioni quello che attualmente può considerarsi come la perfezione in materia d'istituzioni, di leggi, di provvedimenti, di opere che si riferiscono alla marina; egli portò il suo pensiero su quanto esiste in Inghilterra e negli Stati Uniti e su quanto ivi si è fatto e si va facendo, per rendere più perfette le istituzioni marittime, più regolari i servizi, per procurare alla navigazione tutti i comodi, tutte le agevolezze, tutti i soccorsi, tutte le garanzie e le controllerie immaginabili. Poi, correndo col pensiero a fissarsi su quello che attualmente esiste in Italia, trovò che veramente il confronto era desolante, che in Italia in fatto di marina si era fatto pochissimo, ed in alcuni casi si era fatto peggio che nulla.

Io capisco perfettamente siccome a voler stimolare vivamente il Governo a procedere con alacrità al riordinamento delle leggi, allo studio delle questioni, all'emanazione dei provvedimenti intesi a fondare o a dar sesto ed impulsi efficaci

allo sviluppo della marina nazionale, devonsi fare dei ragionamenti nel modo in cui furono fatti dall'onorevole Bixio.

Presentando un ideale com'è lo stato delle cose in Inghilterra o negli Stati Uniti, confrontando quest'ideale con quello che esiste presso di noi, la somma delle cose da farsi è di tanta mole che qualunque Ministero si troverà sempre in difetto. Riconosco che per stimolare un'amministrazione ad agire ci vuole il sistema dell'onorevole Bixio. Ma non credo che questo metodo possa ragionevolmente seguirsi, quando si tratta di giudicare un'amministrazione, quando si tratta di portare un giudizio sopra uno speciale disegno di legge, sopra gli atti del Governo.

Infatti, o signori, è vero che lo stato delle nostre cose in fatto di marina non regge di gran lunga al confronto di quello che esiste nelle più potenti nazioni marittime, e soprattutto nella potentissima Inghilterra, ma portiamo un po' le nostre considerazioni sopra un altro quadro, vediamo che cosa esisteva in Italia qualche anno fa, misuriamo la strada che abbiamo percorsa nel periodo di due o tre anni; esamini l'onorevole Bixio che cosa ha fatto l'attuale Ministero, ascolti tranquillamente che cosa l'attuale amministrazione intende fare e sopra i suoi atti, sulle sue dichiarazioni, formi il proprio giudizio.

Il Ministero non avrà fatto certamente tutto il possibile, si potrà far meglio, ma tuttavia sono questi soltanto gli elementi sui quali un deputato e la Camera possono portare un giudizio sia per giudicare l'amministrazione, sia per farsi un criterio sull'utilità di un disegno di legge, e finalmente per apprezzare il sistema che il Governo intende applicare? Ricordai già alla Camera che un paio d'anni fa era ben poca cosa il servizio postale marittimo in Italia.

L'onorevole Bixio lo sa, vi era qualche compagnia che andava innanzi facendo sforzi di buona volontà, vi era una grande compagnia, la *Transatlantica*, che aveva lasciato dietro di sè delle rovine e delle rimembranze funeste; vi

era un piccolo servizio in Sicilia. Nell'Adriatico il servizio era fatto da stranieri; nel Mediterraneo, mal servito in quasi tutte le sue coste, vi era veramente assai poco. L'onorevole Bixio sarà costretto a confessarlo.

Invece che cosa avremo noi quando la Camera avrà approvato questo disegno di legge? Avremo un completo servizio in Italia, tutte le sue parti saranno, se non perfettamente, discretamente servite; avremo una linea di vapori postali aperta con un punto importante delle coste straniere, la linea tra Ancona o Brindisi ed Alessandria; avremo una flotta mercantile di quaranta vapori con un tonnellaggio di circa 25,000 tonnellate, con un percorso annuo di 300,000 leghe; certamente non sarà gran cosa, non potremo ancora sostenere il confronto con l'Inghilterra, con l'America, con la Francia, e nemmeno, mi duole il dirlo, con l'Austria, massime se si tiene conto della sua navigazione fluviale. Ma, o signori, questi sono i primi passi dell'Italia. Dunque, se per farci un criterio delle cose marittime giudichiamo quello che si è fatto in questo poco tempo, certamente non possiamo dire che non siasi fatto nulla.

L'onorevole Bixio accennava nel suo discorso alla convenienza che si provvedesse all'ordinamento del personale dei porti e delle spiaggie; egli disse non esservi in Italia nulla di ordinato; parlò della necessità di aprire un concorso affinchè il personale dei porti si formasse rapidamente, e dell'utilità d' inviare alcuni ingegneri all'estero onde potessero dedicarsi specialmente ai lavori marittimi.

Egli osservò che non erasi ancora fatta una legge nè per la classificazione dei porti militari, nè per la classificazione dei porti commerciali, notò che non era ordinato il salvataggio; che i porti erano in uno stato deplorevole; infine che le condizioni del nostro servizio marittimo erano in uno stato affatto compassionevole.

L'onorevole Bixio deve permettermi di confessare candidamente che nell'amministrazione c'è moltissimo da fare;

tuttavia, per provargli che non si è perduto tempo, gli dirò che sono preparati due disegni di legge, l'uno per la classificazione dei porti commerciali, l'altro per il riordinamento del personale dei porti e delle spiagge. Egli avrà potuto vedere pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* i provvedimenti coi quali si riordina questo servizio nelle provincie meridionali ed in Toscana. Questi provvedimenti non costituiscono certo l'ordinamento definitivo; però è un primo passo verso di questo; ed ho l'onore di assicurare l'onorevole Bixio che, se io avessi la più piccola speranza che questi due disegni di altissima importanza potessero essere esaminati ed approvati dalla Camera prima della chiusura della Sessione, io mi farei un dovere di sottoporli alle sue deliberazioni.

Ma sono tante le materie portate alla sanzione del Parlamento, che, in verità, due progetti come questi io non credo che possano essere seriamente discussi ed approvati nello scorcio di questa laboriosa Sessione; essi saranno però presentati indubbiamente all'aprirsi della Sessione nuova.

Io noterò all'onorevole Bixio che non sono punto lontano dall'uniformarmi alle idee da lui espresse circa il concorso da statuirsi per il personale, come ho già messo in pratica la convenienza da lui pure osservata di mandare alcuni ingegneri all'estero, per istudiarvi le opere dei porti ed istruirsi. Alcuni ingegneri delle provincie meridionali ebbero già affidamento di intraprendere un viaggio a questo scopo.

Se non si è fatto adunque tutto quello che era a desiderarsi intorno ai porti, io credo che il Ministero non ha tralasciato di darvi opera solerte ed incessante. Ed esso ha cominciato da quello che si debbe tenere da ognuno come il più ragionevole cominciamento. Sono più di 20 milioni di spese per le quali io ho proposto al Parlamento i disegni di legge, dacchè ho l'onore di sedere al Ministero dei lavori

pubblici, e questi disegni di legge tutti si riferiscono ai porti e sono all'esame delle Giunte aspettando la sanzione del Parlamento.

Fra le nuove opere proposte sonovi quattro bacini, di cui più specialmente si ha bisogno in Italia per le esigenze del commercio marittimo.

E questo non è che il principio, perchè all'aprirsi della nuova Sessione spero di aver potuto far studiare abbastanza i bisogni ed i lavori dei diversi porti da poter presentare un progetto di massima dei porti principali, con un piano completo, secondo il quale dovranno procedere questi grandi lavori; ma l'onorevole Bixio mi permetta di dirgli che tutti questi lavori colossali non si possono improvvisare, e che in quattro mesi io non potevo ottenere dal personale dell'amministrazione dei lavori pubblici il risultato che io certamente non meno di lui desidero ed aspetto.

E poichè mi accade di parlare di porti, io dirò senza che egli me lo richiegga, una parola sui fari, e credo che tanto l'onorevole Bixio, il quale aveva già annunciato un'interpellanza a questo proposito, quanto la Camera non sentiranno mal volentieri ciò che sto per esporre.

Giunto al Ministero e chiesto conto immediatamente dello stato in cui si trovavano i fari in Italia, ho trovato che perfettamente funzionano, in numero di 55, i fari lenticolari; alcuni altri erano in costruzione, e le proposte di tutte le Commissioni che si erano occupate di questa materia portavano il loro numero a 150 in totale.

Ora con questo complesso di fuochi, secondo il giudicio di persone assai competenti, io ritenni che fosse provveduto sufficientemente ad una illuminazione abbastanza soddisfacente di tutte le nostre coste, di tutti i nostri porti.

Noti l'onorevole Bixio che in questo numero non comprendo che i fari lenticolari, e che sono esclusi da questo elenco i fuochi dei porti.

Ora vuol sapere l'onorevole Bixio quali siano i risultati dei provvedimenti dati in questi ultimi tempi? Mediante la erogazione delle somme da comprendersi nel bilancio ormai allestito del 1863 non rimarrà più a costruirsi che una trentina all'incirca dei fari meno importanti. Saranno costrutti tutti quelli che furono proposti per la Sardegna, quasi tutti quelli per la Sicilia, per la costa settentrionale e centrale d'Italia. Non rimarranno più da stabilirsi che una trentina di fari di quarto e quinto ordine sulle coste dell'Adriatico e dell'Italia meridionale. Spero ancora di aggiungere qualche cosa ai progetti già completati e in via di esecuzione. Ma con le somme, come dissi, stanziate con tutto l'anno 1863, saranno collocati tutti i fari di primo, di secondo e di terzo ordine.

Credo aver con queste brevi parole dimostrato all'onorevole Bixio che se il Ministero non ha fatto miracoli, ha pur fatto qualche cosa, e mi è grato di potergli, per esempio, annunziare che gli undici progetti di fari indicati dalla Commissione nautica alla quale presiedeva l'onorevole Bixio, ho potuto dietro il parere d'uomini competenti avere la soddisfazione di comprenderli tutti, senza esclusione d'un solo, nei bilanci del 1862 ed in quello del 1863, per modo che prima del termine del prossimo esercizio tali proposte avranno ricevuto esecuzione.

Dati questi schiarimenti, che non so se riusciranno ad appagare i desiderii dell'onorevole Bixio, passerò alle spinose questioni che da due giorni occupano la Camera, e mi fermerò un istante su quella che chiamerò di capacità, di competenza o pregiudiziale, non sapendo quasi qual nome darle, intorno alla quale hanno insistito sì vivamente tanti oratori, ed a cui fu data una importanza che ai miei occhi è maggiore di quella che realmente dovrebbe meritare. Voglio dire la sudditanza inglese del signor Palmer, la sua capacità di contrarre, la nullità degli atti che per avventura si contraessero con lui, perfino, come si è detto,

la violazione della legge commessa quando il Ministero ebbe la disgrazia di stipulare una convenzione con un suddito inglese.

Su questo punto della violazione della legge io mi permetterò una osservazione assai semplice, ed è che non si viola la legge facendo un'altra legge.

La legge di navigazione stabilisce all'articolo 54 che la proprietà dei bastimenti debba spettare intieramente agli Italiani o a chi abbia il domicilio decennale in Italia.

Io vorrei domandare se sarebbe permesso al legislatore di fare qualche piccola modificazione a quest'articolo. Non c'è dubbio. Vorrei anche domandare se nelle condizioni attuali del credito e cogli immensi bisogni che ha l'Italia davanti a sè, con mezzi sproporzionati ai bisogni, e fatalmente limitati, finchè la sua ricchezza e le sue produzioni maggiormente non siansi sviluppate, io domando adunque, dopo tutto questo, se sarebbe poi una cosa tanto assurda modificare con un'altra legge la legge di navigazione per modo da permettere benignamente che i capitalisti inglesi vengano ad impiegare i loro capitali, come nelle nostre strade ferrate, così anche nella costruzione dei nostri bastimenti a vapore e delle nostre linee postali marittime.

Io credo che non sarebbe poi un delitto una simile modificazione delle regie patenti del 1827; anzi mi risulta che si sono già fatti degli studi dalle amministrazioni precedenti, precisamente per vedere se non sarebbe conveniente modificare la disposizione dell'articolo 54 delle regie patenti del 1827 che ho citato.

Il legislatore dunque ha pienissima facoltà di modificare questa legge. Sta a vedere se c'è convenienza di modificarla in un caso singolare. Questa è cosa che può discutersi e può impugnarsi, ma certo non vi può essere violazione di legge quando si deroga a una legge generale, ed anche per casi particolari, col mezzo di una legge posteriore. È cosa che succede in moltissimi casi della legislazione ad ogni momento.

Tuttavia mi si dice, ed è qui la vera obbiezione: la legislazione inglese stabilisce che la proprietà dei bastimenti dei quali sono proprietari sudditi inglesi, o sui quali i sudditi inglesi abbiano un interesse, o di cui possedano una caratura qualunque, o di cui abbiano avuto anche solo per un momento l'amministrazione o che so io, di cui un inglese siasi interessato, la proprietà, dico, di questi bastimenti è sempre in pericolo, ed i sacrifizi che fa lo Stato possono essere da un giorno all'altro perduti.

C'è, si dice, un tale arsenale di leggi così svariate, diverse e spesse volte così stranamente bizzarre ed inconcepibili in Inghilterra, che, quando si contratta con un inglese, si ha sempre a temere, e ci può essere sempre il dubbio che il bastimento ci venga portato via, e noi non possiamo disporne quando ne avremo bisogno.

Sin da principio, quando ho udito questa obbiezione, mi è venuto un pensiero; lo dico alla Camera così alla buona, perchè giudichi se le pare ammessibile.

L'Inghilterra, quando ci prenderebbe questi bastimenti? In istato di pace, mentre saremo suoi alleati? Non mi pare probabile. Quando saremo in guerra con lei? Ma allora ce li piglierà tutti, se potrà, non solamente questi, ma anche gli altri. C'è forse il dubbio che l'Inghilterra, avendo buone relazioni con noi, voglia pigliarci i nostri bastimenti quando sarà in guerra con un'altra potenza? Se si trattasse di una grossa squadra, sta bene; ma che l'Inghilterra, coi suoi due mila bastimenti a vapore, voglia venire a piantare una questione in Italia per i quattro bastimenti del signor Palmer, non mi pare probabile finchè siamo con lei in buone relazioni.

D'altra parte, signori, io capisco che bisogna essere guardinghi: sono il primo a dire che bisogna custodire gelosamente gl'interessi marittimi, ma non bisogna però esagerare le cose al segno di dire, perchè c'è un dubbio, un lontano sospetto, perchè in Inghilterra le leggi sono confuse, quando

si tratta un affare di marina con un inglese: *caveant consules!* la patria è in pericolo! No. Non mi pare che le cose si possano spingere fino a questo segno, o signori.

Del resto, per me dichiaro che, siccome io pure desidero di favorire gli interessi italiani, siccome desidero che non vi sia questa specie di ruggine che sussisterebbe finchè si affidasse questo servizio esclusivamente ad una compagnia inglese, io dichiaro apertamente, come l'ho già dichiarato prima, che qualunque sia il patto, qualunque sia la modificazione o la clausola che la Commissione, o l'onorevole Bixio, od altri vorrà introdurre, sia nel testo della legge, che in quello della convenzione, allo scopo di eliminare intieramente il sospetto ed il dubbio che possa mai avvenire il caso in cui questa proprietà corra pericolo, per assicurare nel modo il più preciso ed il più assoluto che la proprietà e la nazionalità di questi bastimenti debbano essere e rimanere esclusivamente italiane, io dichiaro apertamente alla Camera che accetterò queste modificazioni, voglia o non voglia accettarle il signor Palmer; il quale sono persuaso che, dovendo costrurre dei bastimenti per l'Italia e non volendo di certo che possano un dì o l'altro andare perduti, non avrà nessuna difficoltà ad intendersi per la formazione di una compagnia che gli dovrà succedere, e di fare in modo che i dubbi sieno intieramente eliminati. Del resto, non vorrà egli consentire? Tanto peggio per lui, ma si faccia in modo che la convenzione abbia il suo effetto. se non col Palmer, con altri, e non si tolga il pretesto da una discussione sulla capacità a contrarre che possa avere o no il signor Palmer per combattere l'intrinseco e la bontà del disegno di legge, fatta astrazione dalla persona che l'ha stipulato col Governo.

Vengo adunque ad esaminare, e lo farò brevissimamente, il contratto che non chiamerò Palmer, ma il contratto di servizio postale marittimo tra Ancona, o, dirò meglio, tra Brindisi e l'Egitto.

Dirò, prima di entrare in questa discussione, una parola in risposta all'onorevole Crispi, il quale ha citato la mia testimonianza sopra offerte che mi erano state fatte da persona che io ritengo seria, e che voleva contrattare col Governo per avere la concessione di un servizio postale marittimo.

Noterò di passaggio che anche questa persona era un inglese, per cui io, che sono adesso un poco penetrato dagli scrupoli che l'onorevole Bixio ha gettato in questa Camera, non mi pento poi tanto di non aver intavolato troppo strettamente una trattativa, perchè sarebbe una questione di più.

Ma comunque, l'onorevole Crispi si ricorda che il proponente non voleva il servizio di cui stiamo discutendo. E noti la Camera che non avevo formolato in articoli precisi la convenzione. Ora deve sapere la Camera che dall'iniziamento di una trattativa sopra condizioni generalissime, come sarebbe il prezzo, sino alla stipulazione degli articoli di una convenzione, sino al venire a fissare tutti i punti cardinali che devono regolare i rapporti contrattuali di diritto tra le parti, il contratto può rompersi venti volte. Ma l'onorevole Crispi, ripeto, si ricorda che il proponente non voleva il servizio tra Alessandria d'Egitto ed Ancona, anzi delicatamente disse che non voleva intromettersi per rompere un contratto già concluso da altri; voleva un contratto molto più esteso, mirava all'Oriente, voleva partire da Genova, andare a Costantinopoli, era disposto a toccare le coste della Siria, insomma era un contratto estesissimo. Io confesserò francamente alla Camera che ho portata la cosa nel Consiglio dei ministri onde se ne facesse oggetto di esame.

Per me sicuramente avrei avuto caro che si fosse allargato quanto più fosse possibile il servizio postale. Ma questa è anche questione di finanza e in fatto di finanza non bisogna credere che si possa fare tutto in una volta; conviene lasciare che anche le forze produttive del paese possano

esplicarsi, che la ricchezza possa anch'essa formarsi e aumentare, perchè, se si vuol far tutto ad un tratto, si corre il pericolo di far nulla.

Ed io vi citerò un esempio. Quando si parla dell'Inghilterra e delle sue forze marittime, e dei suoi rapidi incrementi, e delle trasformazioni che abbiamo veduto compiersi miracolosamente, del suo materiale navale e da guerra e mercantile, è necessario considerare che la causa di tutto questo è la produzione inglese.

Ma, o signori, proviamo a scavare un porto nel magnifico lago di Orbetello accennato dall'onorevole Bixio ora che Roma non è nostra.

*Una voce.* L'aria è cattiva.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Oh! per l'aria si farà diventar buona. Scaviamo dunque questo magnifico porto, ma possiamo noi credere che scavando un porto avremo là un grande emporio commerciale? Sarebbe opera provvida quella di impiegare i nostri denari, le nostre forze a scavare il porto di Orbetello, dove non c'è ombra di nessun traffico?

No, o signori, noi faremmo opera da improvvidi amministratori. Il porto di Orbetello verrà il tempo in cui si dovrà scavare, ma verrà quando gli affari saranno cresciuti, quando la sede del Governo sarà portata a Roma, quando una ferrovia vi metterà capo, quando la maggior parte delle ferrovie della Sardegna e del continente saranno compiute, quando la navigazione potrà allargarsi come quella di un gran paese, quando insomma a Roma capitale d'Italia sarà necessario di fare il suo porto a poche ore di distanza; ma prima di quell'epoca, io credo, o signori, che sarà molto miglior consiglio di pensare a perfezionare il porto di Genova, a scavare il porto di Livorno, a formare il porto di Ancona o per dir meglio a completarlo (poichè credo sia in errore l'onorevole Crispi che ha detto che ad Ancona non vi è un porto), a completare un porto a Brindisi, ove non esistono

le difficoltà che si sono accennate; a perfezionare il porto di Siracusa, il quale ha un grande avvenire, non però quello a lui assegnato dall'onorevole Crispi; a fare le opere necessarie perchè il magnifico porto di Messina abbia infine tutti i comodi che sono necessari ad un porto che è sulla grande linea di navigazione d'Oriente, e fare per Palermo, Napoli, e per le altre principali città di commercio, le opere più indispensabili delle quali hanno assolutamente ed urgentemente bisogno.

Io credo che così facendo noi faremo atto di provvidi, solerti e seri amministratori; mentre, se volessimo scavare un gran porto ad Orbetello adesso, nelle circostanze attuali (e non lo dico mica per rimproverare l'onorevole Bixio di questa idea sua, ma per dire che non possiamo fare tutto ad un tratto), se facessimo, dico, questo, faremmo atto dissennato.

Così quando il signor Purdi, se ben ne ricordo il nome, venne ad offerirmi, come altri offerirono, di fondare una grande compagnia di navigazione, la quale avrebbe però portato una nuova spesa annua di 5 o 6 milioni allo Stato, naturalmente io ho consultato il Consiglio dei ministri, e gli ho sottomessa la questione, e la conclusione è stata a un dipresso questa.

Noi abbiamo bisogno di un farsetto; che cosa ne importa se ci vengono fatte larghissime condizioni da chi viene ad offrirci un mantello di cui attualmente non abbiamo bisogno?

Mi permetta l'onorevole Crispi che glielo dica, per quanto mi sia dato a buon mercato un mantello di cui non ho bisogno, quand' io cerco un farsetto, è pur d'uopo che io respinga l'offerta troppo grandiosa, e mi determini a stipulare il contratto con chi mi offre la cosa di cui più urgentemente abbisogno.

L'onorevole Crispi è quello che più di tutti ha giudicato severamente questo contratto.

Egli ha detto: questo contratto è cattivo, è il peggiore di tutti.

**Crispi**. Il più oneroso.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici*. È lo stesso, è sinonimo.

Per dimostrare quanto questo contratto sia gravoso l'onorevole Crispi ha citato le altre compagnie di navigazione, credo la Peninsulare, e ha detto: Vedete che differenza!

Noti l'onorevole Crispi che questa obbiezione la si poteva fare anche agli altri contratti che abbiamo stipulati; per esempio, al contratto Accossato, il quale ha anch'esso una sovvenzione maggiore di quella della Peninsulare.

Ma io prego l'onorevole Crispi a notare se si possano fare di questi confronti. Ma qual'è il servizio affidato alla Peninsulare? Quali sono le sue spese? Quali i traffici a cui provvede? Quali sono i suoi carichi costanti?

Io ho notato una singolare contraddizione tra gli argomenti messi avanti dall'uno o dall'altro degli oppugnatori di questa legge.

Si è detto: voi volete stabilire un servizio tra Brindisi o tra Ancona e l'Egitto; ma guardate bene che voi avete varie potenti compagnie di navigazione che vi faranno concorrenza; guardate che sarà opera perduta quella che tentate, e saranno denari gettati, perchè non potrete vincere la concorrenza delle compagnie rivali esistenti. Ma allora, signori miei, aumentate la sovvenzione, per ottenere che la compagnia italiana possa fare la concorrenza alle straniere.

Ma e poi si possono forse fare i confronti tra la compagnia Peninsulare e questa? Ma il carbone che si acquista dalla prima è pagato allo stesso prezzo della seconda? E le linee offrono forse le stesse utilità? No, signori, vi sono delle differenze enormi. Pensiamo alla differenza che vi è nel prezzo del carbone acquistato in Inghilterra da quello acquistato in Ancona...

*Una voce*. Quattro lire.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Altro che quattro lire! Ma si pensi al nolo di una tonnellata di carbone dalle coste dell'Inghilterra ad Ancona, e vedrete che la differenza è ben maggiore. Sulle coste inglesi il carbone costa circa 14 lire, ad Ancona 34.

*Una voce.* Esso va fino ad Hong-Kong.

**Depretis**, *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdonino, ma il servizio prescritto alla Peninsulare per Hong-Kong è fatto in condizioni diverse. Colà per esempio, la velocità convenuta è solamente di otto nodi e mezzo; ma poi, torno a ripeterlo, non si può fare paragone tra il servizio prestato da una compagnia, la quale appartiene al potentissimo Impero inglese, che ha enormi trasporti assicurati, e quello di una compagnia che nasce a stento, or ora sulle coste trascurate d'Italia, e che, bisogna persuadersi, non potrà prosperare in mezzo alle concorrenze che le si faranno, in mezzo alle difficoltà, alle gelosie, alle rivalità che le faranno guerra, se non con l'aiuto efficace e costante del Governo e del paese.

E qui bisogna che io dica alla Camera come sia nato il pensiero di questa navigazione e di questo servizio postale tra Ancona, Brindisi e l'Egitto.

La ferrovia d'Ancona fece nascere l'idea del servizio postale marittimo tra Ancona e l'Egitto. Ci vuole poco a persuadersi che questa linea, anche con l'interruzione del Moncenisio, è ancora molto più breve della linea di Marsiglia. Ci è una differenza di circa 30 ore. Per Marsiglia è più lunga la linea di mare, per Ancona più lunga la linea di terra; ma siccome c'è la questione del tempo, ci sono 30 ore di vantaggio. Ho qui tutti i calcoli fatti, tutte le distanze misurate; se la Camera crede, io posso dargliene cognizione.

Ma assai più breve ancora sarà quando questo servizio sarà fatto da Brindisi. Confrontando il tempo che si impiegherà nel servizio di navigazione percorrendo la linea Alessandria-Brindisi-Parigi e Calais, e la linea Alessandria-Marsiglia-Calais abbiamo circa 50 ore di diminuzione.

Ora pensate un po' se l'Inghilterra, così vigile in questa sorta d'affari, con gli enormi interessi che ha nell'Indo-Cina, vedendo questo transito nuovamente aperto come uno di quei rettifili che si fanno nelle piegature dei fiumi, che basta congiungere con un taglio perchè alla prima piena le acque precipitino nella nuova via e facciano il nuovo alveo, pensate se lo trascurerebbe. Vedendo adunque questa scorciatoia, vi fu chi vi pose mente, vi fu chi propose di compire la linea e s'intavolarono pratiche tra l'amministrazione delle poste inglesi ed il nostro Governo a questo proposito.

L'utilità di questa scorciatoia è evidente, ma mi riservo di dimostrarlo ancora meglio.

Ci fu detto: voi fate un sacrifizio di un milione e mezzo all'anno per quindici anni. No, non è giusto questo calcolo. Il sacrifizio che si farà nel primo anno del servizio da Ancona è di lire 1,256,640. Naturalmente si fa la sovvenzione di un milione e mezzo, e si deve aggiungere alla spesa l'interesse della somma sovvenuta, ma pel primo anno non siamo obbligati che a fare la metà dei viaggi, quindi metà spesa.

Noti poi la Camera che il servizio d'Ancona non può essere che interinale, perchè fra due anni e mezzo, se Dio ci aiuta, la strada ferrata andrà fino a Brindisi.

A Brindisi le cose mutano; la sovvenzione non è più che di lire 920,000, e questo nei primi anni. Nel secondo quinquennio non è più che di lire 860,000; dimodochè non è più un sacrifizio così enorme da spaventare il regno d'Italia.

Inoltre mi pare che in tale questione si faccia un conto non troppo giusto, perchè si valuta soltanto la spesa e non si calcolano i guadagni. Quando si fa un negozio, o signori, non si guarda solamente quello che si spende, ma si esaminano anche gli utili. Quali sono dunque i vantaggi di questa linea? Merita essa i sacrifizi, voglio ammetterlo, un po' gravi che facciamo perchè essa si stabilisca?

L'onorevole Peruzzi ha detto: badate, o signori, che con questa linea avrete la valigia delle Indie, la quale vi darà

da 600 a 700,000 lire: egli ha citato il numero delle lettere e dei pieghi che si trasportano. Il profitto sarebbe effettivamente di lire 690,312.

Questa strada presenta, non v'ha dubbio, alla valigia delle Indie condizioni migliori di quelle che trova attraversando la Francia; epperciò possiamo essere sicuri che il Governo inglese preferirà questa linea.

E in che cosa si risolve questa utilità?

È una piccolissima parte di quelle che otterremo, come dirò in seguito.

Ma si risolve in questo, che l'Inghilterra per far trasportare la sua valigia delle Indie verrà a pagarci una somma considerevole, versandola nelle nostre casse, come un provento d'ordine con cui verrà a pagarci una parte della sovvenzione che noi diamo alla compagnia Palmer.

E noi che vogliamo far prosperare la navigazione, rinuncieremo a questo carico? È un carico di qualche importanza, o signori, la valigia delle Indie! E un capitano, un armatore accorto bisogna che gli faccia un pochino la corte.

Seriamente parlando, non mi parrebbe dunque prudente il rinunziare a questa favorevole probabilità.

Vi sono poi ancora in questa comunicazione degli altri vantaggi.

Noi che cosa facciamo con questa linea di navigazione? Noi apriamo da Susa a Brindisi e da Brindisi all'Egitto un tronco della grande linea postale fra Londra e le Indie. Vi pare che questo sia un piccolo vantaggio? Ma riflettiamo un momento. Quali saranno i benefizi indiretti che avrà il paese, quali i valori che percorreranno questa linea, quali i guadagni che ne verranno allo Stato, al commercio, alle finanze?

Io ho qui alcuni dati che ho raccolto con un po' di fretta ma che ho potuto riconoscere esatti, e da questi mi risulta che il commercio dell'Inghilterra con la Cina nel 1857 salì

a 350 milioni, e di questi 350 milioni trovo, delle merci che sogliono spedirsi per messaggeria, 175 milioni in sola seta e 100 milioni in thè.

Con le Indie il commercio fu in quell'anno di 735 milioni, importazione ed esportazione; il solo commercio del numerario nel 1856 e 1857 tra l'Europa e l'Oriente era di 899 milioni. Ecco dunque un movimento commerciale di circa due miliardi di cui una parte, lo ammetto con l'onorevole Ricci, sarà sempre di mercanzie che avranno convenienza di viaggiare per mare e non di venire a percorrere strade ferrate, ma quando vi sono rapporti commerciali tra due paesi, tra due parti del mondo, rapporti di così enorme importanza, che si può stabilire una strada postale nel mezzo, è evidente che questa strada avrà un transito considerevolissimo.

Tutto questo movimento, percorrendo la grande linea col mezzo della marina nazionale, verrà a diminuire la sovvenzione e l'impresa potrà prosperare, e per naturale conseguenza s'ingrandiranno i nostri commerci.

L'onorevole Crispi diceva che sarà facilissimo trasportare la valigia delle Indie dalla ferrovia sui battelli a vapore. Lo so anch'io, ma convien pur fare i necessari preparativi, e sono d'importanza, perchè non si tratta di poco; ho qui un prospetto delle casse, che sono centinaia per le sole lettere; ho i dati che mi dimostrano che per un solo piroscafo partito per le Indie si consegnarono 1112 casse di soli oggetti di valore per un capitale di oltre ad 8 milioni di lire. Insieme alla valigia ed alle casse di oggetti di valore partirono da 100 a 150 passeggieri; la sola posta delle lettere di questa provenienza rende al Governo inglese la somma di 2,775,000 lire.

Vede dunque la Camera che enorme movimento vi sarebbe su questa linea e quanta sarebbe l'importanza di questa nuova strada postale mondiale, mi compiaccio ripeterlo, che verrebbe ad attraversare l'Italia.

Si dice dall'onorevole Crispi che il porto di Siracusa è il più adatto, e che quindi bisognerebbe far capo a Siracusa per la linea postale con le Indie.

Credo che l'onorevole Crispi s'inganni. Noti la minima differenza del tragitto di mare che c'è fra Siracusa e Brindisi per toccare Alessandria: questa, secondo me, non è di sedici leghe, come opina l'onorevole Crispi. Facendo col compasso centro in Alessandria, e toccando Siracusa e Brindisi, si vede che non c'è differenza. Forse per giungere a Brindisi bisognerà prolungare alquanto la strada, e fare un angolo per deviare dalle isole che trovansi sulla linea retta, ma questa maggiore lunghezza non può essere considerevole, e non credo che possa giungere alle sedici leghe. Bisognerebbe che me ne persuadesse facendo il conto, perchè la punta del compasso che indica la distanza dal centro batte tanto sull'uno che sull'altro punto.

Ma, percorrendo la ferrovia, che differenza c'è fra Siracusa e Brindisi? Prendiamo Bari come punto comune: io trovo da Brindisi a Bari 100 chilometri, da Bari a Siracusa 700 chilometri, non meno. Più vi è l'interruzione dello stretto, che richiederà molto più di 15 minuti. Faccia un poco meglio i conti l'onorevole Crispi, e vedrà che non si può andare a Siracusa con la valigia delle Indie.

Egli diceva che a Siracusa v'è un porto magnifico, e bell'e fatto, e che la strada sarà fatta prima del taglio dell'istmo di Suez, e che a Brindisi non c'è porto.

Sta bene, ma non è vero che a Brindisi non si possa fare un porto. V'è colà un magnifico ancoraggio, dove si può fare uno scalo bellissimo, e da questo scalo si potrà accedere alla strada ferrata. Ho l'onore di dire all'onorevole Crispi che si sono fatti degli studi in proposito, ed ho la certezza che nessun ostacolo si oppone a che i vapori postali, quando sia fatta la strada ferrata, possano toccare Brindisi, non nel vecchio porto romano, ma in un punto dove si può stabilire una buona stazione, e dove trovasi un

buon fondo, dove non bisogna scavare. Inoltre a Brindisi si può andare fra due anni e mezzo, mentre a Siracusa ci vogliono sette anni, perchè la legge dispone che le strade sicule-calabresi si devono compiere con tutto il 1869.

Io farò tutto quello che posso per farle finir prima, ma i capitalisti, gli intraprenditori hanno le loro pretese e le sanno far valere, e intendono spendere il loro danaro a loro modo.

Nell'un caso c'è modo di attivar subito il servizio, nell'altro ci sono condizioni geografiche le quali non è dato di mutare da nessuno; e poi bisogna che aspettiate sette od otto anni. Il confronto fra Brindisi e Siracusa non può ammettersi.

Potrebbe ammettersi nel caso in cui vi fossero delle strade in altre direzioni, ma non percorrendo il littorale dell'Adriatico e non partendo da Siracusa.

Io non avrei più a rispondere, per non tediare ancora la Camera, che ad una sola obbiezione che è stata fatta ma sulla quale non si è molto insistito ed è questa. Si dice: non è urgente che si faccia questa concessione, aspettiamo. Ma, o signori, io non so a che cosa si riesca con l'aspettare. Sapete a che cosa si riescirà? Nella mia opinione si riescirà a questo, a perdere la buona occasione di portare coi nostri bastimenti attraverso il Mediterraneo, ai nostri scali delle strade ferrate la valigia delle Indie e il movimento che la segue. Notatelo bene, o signori, la valigia delle Indie andrà finchè potrà verso Francia; si faranno tutte le facilitazioni per conservare quella linea, ne son certo, ma poi quando c'è la strada più breve, verrà sulla strada d'Italia. Questo avverrà tosto o tardi, perchè la geografia ha le sue necessità e i suoi avvenimenti inevitabili.

Ma il male sarà, se si ritarda la concessione, se si respinge la legge, che la valigia delle Indie verrà ai nostri scali, ma non portata sui nostri bastimenti, e così noi perderemo una occasione eccellente di procurare il più prezioso

dei carichi che si possano immaginare alla nostra marina mercantile. Anche un'altra ragione ci deve muovere. Dobbiamo dei riguardi alle popolazioni che stanno sulle rive dell'Adriatico e che accarezzano questo disegno di legge, che lo aspettano, che lo desiderano come un conforto, una riparazione di lunghi anni di dolore e che vagheggiano questa comunicazione con l'Oriente come l'ideale del loro benessere.

Anche per questa ragione io credo, o signori, che non sarebbe atto di buona amministrazione quello di coloro i quali, per qualcosa di non perfettissimamente regolare sotto il punto di vista del diritto internazionale, o perchè potrebbe forse farsi qualche convenzione migliore, o perchè il sussidio che si dà di 35 mila lire sia un po' forte, quantunque io abbia, tra le altre, una proposta (sia detto di passaggio) di una persona molto competente che mi chiede 38 mila lire, per tali considerazioni, dico, io non credo che sarebbe conveniente che la Camera respingesse questo disegno di legge. Modifichi la convenzione come essa crede meglio per tutelare gl'interessi del paese, ma dia al Governo il modo di attivare un servizio, il quale non può essere che una sorgente di prosperità per la nostra patria. (*Vivi segni d'approvazione*)

**Dopo approvati gli articoli del disegno di legge, gli onorevoli Schiavoni, Pisanelli, Catucci, Mosciari e Curzio proposero il seguente emendamento all'articolo 4 della Convenzione Palmer:**

Tostochè la ferrovia dell'Italia centrale sarà prolungata da Ancona fino a Brindisi dovrà il Governo trasferire la stazione di partenza da Ancona a Brindisi, con che però quest'ultimo porto sia migliorato e posto in condizione da soddisfare alle esigenze del servizio.

**L'onorevole Mellana opinava che si dovesse leggere e discutere il capitolato per dar luogo alla discussione dell'emendamento suddetto:**

Mi permetta l'onorevole Mellana di osservare che le consuetudini parlamentari non sono precisamente come egli

dice. Tutte le volte che trattavasi di una convenzione da approvarsi mediante uno o due semplicissimi articoli di legge, quando si voleva discutere la convenzione, si cominciava la discussione articolo per articolo della convenzione e poi per ultimo si votavano gli articoli della legge.

Ma io credo che non è nemmeno il caso di fare questa discussione pregiudiziale, e spero d'indurre l'onorevole Schiavoni e gli altri proponenti a desistere dal loro emendamento.

Quest'emendamento cambia la disposizione dell'articolo 4 in questo senso. L'articolo 4 dice che il Governo, una volta giunta la ferrovia a Brindisi, *potrà* portare il servizio da Ancona a Brindisi, e la linea postale sarà allora non più da Ancona, ma da Brindisi ad Alessandria d'Egitto.

L'onorevole Schiavoni propone che si dica: «il Governo *dovrà.*» Io dichiaro alla Camera e agli onorevoli proponenti che il Governo, appena potrà, senza danno del servizio, portare questo servizio a Brindisi, lo porterà immediatamente; ma non credo poi che sarebbe di utilità il vincolare il Governo a portare questo servizio a Brindisi appena vi sia la strada ferrata.

Mi perdoni l'onorevole Schiavoni, credo che nell'interesse stesso della cosa convenga lasciare una certa latitudine al Governo. Stia certo l'onorevole Schiavoni che nessun Governo vorrà continuare a pagare un sussidio per 100 leghe di più, poichè tale è la distanza da Brindisi ad Ancona. Quando il servizio fosse minore, chi oserebbe mettere a carico dello Stato una spesa maggiore, quando il servizio potesse farsi più vicino e con un sacrificio dello Stato così minore?

Tutti gli anni poi ha luogo la discussione dei bilanci, e non credo che nessun ministro vorrebbe assumere la responsabilità di simile spreco di denaro.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole proponente a ritirare il suo emendamento.

**Pisanelli.** Per parte mia sono soddisfatto di questa dichiarazione, ed invito il mio amico Schiavoni, col quale aveva formolato l'emendamento, a volerlo ritirare.

**Schiavoni.** Mi associo a quanto ha detto il mio amico Pisanelli e ritiro l'emendamento.

**Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati a scrutinio segreto in questa stessa seduta (Voti favorevoli 161, contrari 57, astenutosi 1). — Presentato al Senato del Regno il 12 luglio 1862 fu esaminato dall'Ufficio centrale composto dei senatori Serra Francesco, Paleocapa, Elena, Sauli Lodovico e Gioia; e da quest'ultimo fu riferito il 26 luglio stesso.**

## SENATO DEL REGNO

### Seduta del 30 luglio 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCHI.

**Spiegazioni date dall'onorevole Depretis, ministro dei lavori pubblici, nella discussione generale di tale disegno di legge:**

Prendo a parlare per chiarire un dubbio sollevato dall'Ufficio centrale ed anche per rispondere ad una interrogazione, ad un desiderio manifestato intorno all'esecuzione della convenzione di cui sta occupandosi il Senato nel primo anno della concessione.

Il dubbio manifestato fu una certa antinomia che l'Ufficio centrale avrebbe ravvisato tra la disposizione della legge e massimamente dell'articolo 2 dell'obbligo imposto alla Compagnia Palmer di cedere la concessione dopo tre mesi ad una Società anonima e la disposizione del capitolato di concessione in forza della quale è dato al signor Palmer il diritto di cedere la sua concessione ad una Società in accomandita, od associarsi alcuno.

Credo che l'antinomia, a tutto rigore delle parole, non esista, perchè resta sempre integro il diritto nel signor Palmer

per un certo periodo di tempo, cioè finchè non sia giunta l'epoca allo scadere della quale il signor Palmer deve trasmettere i suoi diritti alla società anonima da costituirsi in conformità della legge. Egli solo risponde al Governo dell'esecuzione degli obblighi imposti con questa legge; nulla però osta, quantunque sia cosa affatto improbabile, che in questo breve periodo possa associarsi alcuno nei termini previsti dal capitolato.

Ad ogni modo, come ha osservato l'Ufficio centrale, siccome questo pericolo cesserebbe entro brevissimo tempo e prima che gl' impegni del Governo siano pecuniariamente assunti, credo che ciò non possa essere un ostacolo all'adozione del disegno di legge.

Dirò poi, riguardo all'eccitamento fatto dall'Ufficio centrale affinchè il signor Palmer sino dal primo anno della concessione si assuma l'obbligo di fare quattro corse mensili invece di due, e ciò all'oggetto di poter assumere il servizio della valigia postale delle Indie, dato, come spero che questo servizio importantissimo venga affidato a questo concessionario, e possa quindi attraversare l'Italia, dirò, ripeto, che avendo col mezzo della Direzione generale delle poste interrogato il signor Palmer in proposito, esso ha dichiarato che non aveva nessuna difficoltà ad impegnarsi di assumere quest'obbligo fin dal primo anno dell'esercizio della concessione che gli è affidata.

Con queste dichiarazioni solamente ho voluto rispondere a quelle dell'Ufficio centrale al quale sono grato della cortese accoglienza che ha voluto fosse fatta a questo disegno di legge.

**Adottato dal Senato con voti 72 favorevoli e 9 contrari.**

**(Legge 8 agosto 1862, n. 741).**

# INDICE

## VII Legislatura - Sessione 1860.

## VIII Legislatura - Sessione 1861-63.

# NOMI RICORDATI IN QUESTO VOLUME